

Firstbahn

Die ersten 25 Jahre



Gedenkschrift

Albert Boss

Einleitung

25 Jahre Firstbahn ist eine lange Zeit und doch ist diese Zeit kurz gewesen, wenn man zurückdenkt, zurück an vergangene schöne Tage. Die Tage sind nicht spurlos an uns vorbei gegangen und in manchem Gesicht haben sie Spuren hinterlassen, haben dem Personal den Stempel der vergangenen Jahre aufgedrückt. Von der Vergangenheit der Firstbahn und ihrer Entwicklung möchte ich nun berichten, ihrem Personal möchte ich die nachfolgende Schrift widmen, möchte Vergessenes neu aufleben lassen, wieder herausnehmen aus dem Strom der Vergangenheit. Ich schreibe diese Worte, weil ich sie schreiben muss, weil mich etwas dazu treibt, etwas, das ich selber nicht kenne. Man könnte auch sagen, es sei ein Bekenntnis der vergangenen 25 Jahre an alle Kollegen der Firstbahn, an ihre Betriebsleitung und Direktion. Was haben wir doch alles zusammen erlebt, uns zusammen gefreut, miteinander auch böse Stunden durchgemacht, im Winter gefroren und uns auch manchmal geärgert. Lassen wir nun alles Vergangene sein, was uns bedrücken könnte, freuen wir uns um so mehr an dem Guten und Schönen, das uns noch in Erinnerung ist, dann scheinen uns düstere Tage in ein mildes Licht gerückt! Wenn wir an den Betriebsanfang der Firstbahn zurückdenken, so müssen wir uns fragen, ist eine solche Entwicklung in einer so kurzen Zeitspanne möglich? Kann ein Unternehmen, das nur vom Fremdenverkehr lebt, trotz ständiger politischer Krisenherde in der ganzen Welt, in 25 Jahren einen solchen sprunghaften Aufschwung nehmen? Nun, die nachfolgenden Zeilen sollen uns darüber Aufschluss geben, sollen uns zeigen, was die Firstbahn für Grindelwald wirtschaftlich bedeutete und was sie immer mehr für die Zukunft bedeuten wird.

Mit freundlichen Grüßen
A. Fäss

Die Firstbahn im Jahre 1947

Im Jahresbericht von 1947 lesen wir folgendes: «Die bei der Gründung unserer Gesellschaft im Jahre 1938 beschlossene Erschliessung des für den Bergwanderer und Naturfreund wie für die Skifahrer gleichermassen idealen Geländes zwischen Grosser Scheidegg und Faulhorn ist in den Jahren 1946 und 1947 durch die Erstellung einer Sesselbahn nach dem bewährten System der L. von Roll'schen Eisenwerke verwirklicht worden. Am 29. Dezember 1946 wurden die beiden Sektionen Grindelwald-Oberhaus und Oberhaus-Bort, am 14. Februar 1947 die Sektion Bort-Egg und am 28. Februar 1947 die Sektion Egg-First dem Betrieb übergeben. Am 15. Juni 1947 fand die offizielle Einweihungsfeier statt. Es darf mit Genugtuung festgestellt werden, dass sich die Bahn beim Publikum grosser Beliebtheit erfreut. Besonders während der Sommermonate übertraf der Zuspruch die gehegten Erwartungen.

Während der Monate Januar und Februar 1947 erfolgte die Montage der maschinellen und elektrischen Einrichtungen in den Stationsgebäuden Egg und First, so dass die 3. Sektion Mitte und die 4. Sektion Ende Februar 1947 in Betrieb genommen werden konnte. Sofort nach der Schneeschmelze wurde auch mit den noch auszuführenden Bau- und Umgebungsarbeiten begonnen. Sie sind bis Mitte Juni, also auf die Einweihungsfeier und den Beginn der Sommersaison, fertiggestellt worden.

Schon bald zeigte sich, dass ein Sesselmagazin bei der Station First aus betriebstechnischen Gründen sehr wünschenswert wäre. Viele Gäste, namentlich die grossen ausländischen Reisegeellschaften, benützen die Firstbahn nur, um die Fahrt als solche zu geniessen und bei der Bergstation zu rasten. Während dieser in der Regel nur kurzen Zeitspanne mussten die leeren Sessel nach Bort hinuntergeschickt und dort magaziniert werden, von wo sie dann bald wieder nach First geleitet wurden, um die Gäste zur Talfahrt abzuholen. Das neue Sesselmagazin vermeidet diese Leerfahrten, was eine Entlastung des Betriebspersonals und geringeren Verschleiss der Seile und Kuppelungen bedeutet. Zudem bleiben über Nacht die Durchfahrtsgeleise in den Stationen frei, so dass Früh- oder Spätfahrten über die ganze Bahn durchgeführt werden können, ohne deswegen zahlreiche leere Sessel in Zirkulation zu setzen.

Die provisorische Installation des Restaurationsbetriebs auf First hat sich gut bewährt. Sie wurde im Berichtsjahr mit bescheidenen Kosten erweitert, so dass sich der Bau eines massiven Berggasthauses vorläufig noch nicht aufdrängt. Bei der Station Bort hat der dortige Grundeigentümer, Herr Fritz Brawand, auf seine Rechnung und ohne Mitwirkung unserer Gesellschaft ein schmuckes Restaurationsgebäude erstellt, das der Landschaft zur Zierde gereicht.

Im 1. Berichtsjahre, über das sich dieser Bericht erstreckt, stund die Firstbahn während 325 Tagen im öffentlichen Verkehr. Günstige Schnee- und Witterungsverhältnisse im Frühjahr erlaubten, die Bahn auch im April und anfangs Mai zu betreiben, also ohne Unterbruch zwischen Winter- und Sommersaison, was sich auch im Hinblick auf die Fertigstellungsarbeiten günstig auswirkte. Vom 29. Dezember 1946 bis 31. Dezember 1947 wurden insgesamt 447 050 Teilstreckenfahrten ausgeführt, die sich auf die verschiedenen Sektionen wie folgt verteilten:

	bergwärts	talwärts
Grindelwald-Oberhaus	101 383	50 485
Oberhaus-Bort	78 751	44 033
Bort-Egg	53 123	34 639
Egg-First	51 357	33 279
Total	284 614	162 436

Die höchste Monatsfrequenz wurde im August mit insgesamt 115 350 Teilstreckenfahrten erzielt, wobei die gute Besetzung des Kurortes Grindelwald durch ausländische und einheimische Feriengäste auch intensiven Werktagsverkehr, somit eine ausgeglichene, betriebstechnisch günstige Beanspruchung der Anlage und des Personals brachte. Das warme Herbstwetter erlaubte den Betrieb bis am 2. November aufrecht zu erhalten.»

Das Personal der Firstbahn im Jahr 1947

Über das Personal der Firstbahn will ich nun berichten, wie es mir möglich ist. Wie ich den Einzelnen kenne, so will ich versuchen, ihn zu beschreiben und will auch versuchen, das Personal als Ganzes zu schildern. Meiner Meinung nach ist es ein gutes Zeugnis, wenn nach 25 Jahren noch fast alle Angestellten im Betrieb tätig sind und nur einige davon wegen Krankheit, Erreichen der Altersgrenze oder Todesfall aus dem Betrieb ausgeschieden sind und nur 2 bis 3 Mann freiwillig gekündigt haben. Die späteren Jahrgänge sind nicht so dauerhaft, denn viele sind schon nach wenigen Jahren wieder aus dem Betrieb ausgeschieden. Diese Erscheinung ist sicher eine Folge der Zeit, denn als die Firstbahn 1946 ihre Stellen ausschrieb, waren viel mehr Anmeldungen als die Bahn Stellen zu vergeben hatte. Folgendes Schreiben widerspiegelt die Situation, wie sie 1946 war, als ich auf mein Bewerbungsschreiben die Antwort erhielt:

«Der Präsident unserer Gesellschaft, Herr alt Nationalrat Peter Balmer, hat uns Ihr Schreiben vom 10. September 1946 zur Beantwortung übermacht. Wir nehmen gerne zur Kenntnis, dass Sie sich nach einem Welschlandjahr und längerer Beschäftigung in der Landwirtschaft um eine Anstellung als Starter bei der Firstbahn bewerben.

Da wir für diesen Posten bereits viele Anmeldungen besitzen, können wir Ihnen zurzeit nichts versprechen. Wir werden jedoch auch Ihre Bewerbung prüfen und später, voraussichtlich im Oktober oder November, sobald feststeht, wann die Firstbahn in Betrieb genommen werden kann, darauf zurück kommen. Inzwischen empfehlen wir Ihnen, gelegentlich auf dem Baubureau der Firstbahn vorzusprechen. Sie wollen sich dort bei Herrn Ing. Bernold oder bei Herrn Zuberbühler melden, damit einer dieser Herren Sie persönlich kennen lernt und uns zu gegebener Zeit über Ihre Eignung Bericht erstatten kann.»

Dieses Antwortschreiben zeigt uns, dass damals die Arbeitskräfte noch nicht so gesucht waren wie heute und dass jeder um seine Stelle werben musste. Unsere Jungen finden es selbstverständlich, wenn ihnen eine Stelle angetragen wird und sie haben für unsere Erzählungen von damals meist nur ein mitleidiges Lächeln übrig. Sie können es eben nicht begreifen, was es ist, wenn einer arbeiten möchte aber keine Arbeit hat, und ich hoffe, dass sie nie erleben müssen, was wir in den Krisenjahren erlebt haben.

Es war also Oktober 1946 und ich wartete wie viele andere mit leichtem Bangen auf den Entscheid wegen meiner Stelle bei der Firstbahn. Ende Oktober erhielt ich das sehnsüchtig erwartete Schreiben. Dieses Schreiben sollte für mich und auch für viele andere einen neuen Lebensabschnitt bedeuten. Dieser Abschnitt hat bis heute 25 Jahre gedauert, und ich kann mit einer gewissen Genugtuung zurückschauen, denn es hat sich vieles geändert. Manches ist so viel besser geworden und hat unsere Erwartungen übertroffen. Und nun der Brief, den ich Ende Oktober erhielt:

«Wir nehmen Bezug auf Ihre Anmeldung und teilen Ihnen mit, dass wir bereit sind, Sie als Gehilfe des Starters bei der Firstbahn anzustellen. Das Dienstverhältnis beginnt, sobald die beiden oberen Sektionen von Bort nach First in Betrieb genommen werden, was voraussichtlich anfangs März 1947 der Fall sein wird.

Ihre Anstellung erfolgt nach den Bestimmungen des Obligationenrechts über den Dienstvertrag. Die Probezeit dauert 2 Monate, während welcher Frist es Ihnen und uns jederzeit frei steht, vom Dienstverhältnis ohne Kündigung zurückzutreten.

Sie werden vorerst als Saisonangestellter mit 6 Monaten Dienstdauer pro Jahr engagiert. Über die Verteilung dieser Dienstzeit verfügt unsere Direktion nach den Bedürfnissen des Betriebes. In den übrigen Monaten sind Sie frei und berechtigt, anderweitig zu arbeiten.

Als Gehalt vergüten wir Ihnen die bei der Wengernalp- und Jungfrau-Bahn für Bahn- und Weichenwärter festgesetzte Besoldung. Zudem werden Ihnen die bei diesen Bahnen üblichen Teuerungs- und Familienzulagen ausgerichtet, wobei wir jeweils zwei Kalenderjahre nach dem zurückgelegten 20. Altersjahr als ein Dienstjahr in Berechnung ziehen. Nach dem beiliegenden Blatt «Gehaltsordnung für Gehilfen des Starters» beträgt demnach die Besoldung pro Dienstmonat z.B.

für 20jährige, ledige Angestellte Fr. 339.–

für 32jährige, verheiratete Angestellte mit 2 Kindern Fr. 464.–

für 44jährige und ältere, verheiratete Angestellte mit 3 Kindern Fr. 558.–

Falls Sie näheren Aufschluss wünschen, ist Herr Zuberbühler im Baubureau Firstbahn der Bauunternehmung Losinger & Co. AG in Grindelwald in der Lage, Ihnen anzugeben, welche Besoldung Ihnen auf Grund Ihrer persönlichen Verhältnisse zukommt. Für das Unfallrisiko sind Sie gemäss den gesetzlichen Bestimmungen bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern obligatorisch versichert. Die daherigen Prämien fallen zu unseren Lasten. Bei vorübergehender voller Arbeitsunfähigkeit haben Sie Anspruch auf die gesetzliche Lohnentschädigung bis zum Maximum von Fr. 20.80 pro Tag und auf die Bezahlung der Arzt- und Arzneikosten. Von der Nichtbetriebsunfallversicherung, deren Prämien zu Ihren Lasten gehen und welchen von Ihrem Gehalt in Abzug gebracht werden, sind die ausserdienstliche Benützung von Motorfahrzeugen, sei es als Führer oder Mitfahrer, sowie Segelfliegen, Wagnisse und Folgen von Streitigkeiten ausgeschlossen. Für die Versicherung dieser besonderen Risiken sowie des durch die SUVA nicht gedeckten Lohnanteiles haben Sie persönlich aufzukommen.

Den Beitritt zur Dienstalterskasse, die ähnlich organisiert ist wie die gleiche Institution der WAB und JB, ist obligatorisch. Ihr Beitrag beträgt 5% der Besoldung, währenddem unsere Gesellschaft 7% zu Gunsten der Berechtigten beisteuert. Das diesbezügliche Reglement wird Ihnen bei Dienstantritt übergeben.

Da es für Sie und für unsere Gesellschaft von Nutzen ist, dass Sie die Bahnanlage schon vor der Betriebseröffnung kennen lernen, bietet Ihnen die Bauunternehmung Losinger & Co. AG Gelegenheit, bereits bei der Montage, die Mitte November 1946 beginnt und bis Ende Februar 1947 dauert, als Handlanger mitzuwirken. Sie offeriert Ihnen einen Stundenlohn von Fr. 1.80 bis Fr. 1.90. Nähere Auskunft erteilt das Baubureau der Firstbahn.

Wenn Sie mit dem Inhalt dieses Schreibens einverstanden sind, so ersuchen wir Sie, das beiliegende Doppel zu unterschreiben und an den Präsidenten unserer Gesellschaft, Herr alt Nationalrat Peter Balmer in Grindelwald-Grund, zurückzusenden. Es gilt bis auf weiteres als Anstellungsvertrag.»

Ich arbeitete ab Herbst 1946 beim Bau der Firstbahn und so auch anfangs Winter bei der Montage. Ganz gut kann ich mich noch an Chefmonteur Rysen erinnern, der mit Witz und Humor die Montage geleitet hat.

Dann kam der 29. Dezember 1946. Die Firstbahn wurde mit folgendem Personal in Betrieb genommen: Werner Zuberbühler als Betriebsleiter, Arthur Marti als Kassier, Fritz Baumann als dessen Stellvertreter. Im weiteren Hans Balmer als Bahnmeister und Christen Baumann als dessen Stellvertreter. Den Betrieb eröffnen konnten Folgende als Starter-Angestellte: Alfred Abegglen, Christen Kaufmann, Gottfried Bohren, Hans Bleuer, Willi Wyss, Gottfried Steuri, Christen Baumann II, Adolf Baumann und Peter Roth. Das übrige Personal, das noch nicht in den Betrieb eintreten konnte, weil die Bahn nur bis Bort fuhr, war bei der Montage beschäftigt.

Die erste Zeit war für den Betrieb sehr mühsam, denn es war Winter und zudem noch nirgends ein Sesselmagazin für den Gebrauch fertig. So mussten die am Seil hängenden Sessel den ganzen Tag herumgeschoben werden, auch wenn fast keine Gäste die Bahn benützten. Aber was das bedeutet, weiss nur, wer den Betrieb kennt. Man sagt immer, dass jede Not einmal ein Ende habe, und so war es auch bei der Firstbahn, denn in den Sesselmagazinen wurden die Geleise montiert und die Weichen angebracht und im Laufe des Winters, noch bevor die Bahn weiter als nach Bort fuhr, konnte man die Sessel in die Magazine schieben. Das war natürlich für das Personal eine grosse Erleichterung.

Ein Erlebnis möchte ich hier noch erzählen, das mir noch sehr gut in Erinnerung ist, das ich und sicher auch alle andern, die dabei gewesen sind, ihr ganzes Leben lang nicht mehr vergessen werden. Es war Ende März 1947, ein heftiger Föhnsturm hatte getobt. Schweissgebadet erwachte ich aus einem unruhigen Schlaf. Draussen heulte der Föhn noch heftiger als vorher und wollte nicht aufhören. Ich war froh, dass ich aus dem Bett konnte, obschon ich noch sehr müde war. Um 7.30 Uhr war ich auf der Talstation. Der Föhn hatte sich inzwischen gelegt und es fing nass zu schneien an, als sollte der Winter nochmals seinen Einzug halten. Als ich in die Station trat, gab es eine Neuigkeit, denn der Bahnmeister erzählte, dass der Sturm in dieser Nacht auf der 4. Sektion das Seil fast von allen Masten herunter gerissen habe. Alle müssten bis auf einen pro Station nach Egg hinauf, um das Seil wieder aufzulegen. «Das wird einen lustigen Tag geben, im Schneegestöber das Seil wieder auf die Masten zu legen», sagte Peter Roth zu den Umstehenden. «Das schlimmste ist noch, dass wir die Ausleger und den Kettenzug noch durch den hohen Schnee hinauf tragen müssen.» Peter zog an seinem Stumpfen, dann sah er sich im Kreise um und wollte schauen, ob nicht noch einer etwas sagen wolle. Adolf Baumann nahm seine Pfeife aus der Tasche, füllte sie gemütlich und zündete sie in aller Ruhe an, als ob nichts geschehen wäre. Adolf war ein grosser Mann, der selten aus der Ruhe zu bringen war und immer überlegt handelte. So tat er einige starke Züge aus der Pfeife und sein Gesicht veränderte sich nicht, zeigte weder innere Unruhe noch Nervosität. Von Adolf ging eine Überlegenheit aus, wie sonst von keinem und wo er dabei war, ging selten etwas schief. «Wir bringen's schon wieder rauf, das Seil, ein wenig nass werden wir schon bis zum Abend, aber das ist ja nicht das erste Mal», sagte Adolf gelassen und lachte. Als endlich alle beisammen waren, konnte die Fahrt in die Höhe beginnen, immer zwei im Sessel, meistens schweisam, resigniert, der Dinge harrend, die der Tag in sich barg. Hatte es im Tal unten noch nass geschneit, so setzte nun Schneegestöber ein, und es wurde ziemlich kalt auf einer Höhe von fast 2000 Metern. Christen Kaufmann war auf First übernachtet und hatte die schlimme Botschaft ins Tal telefoniert. Als alle auf Egg angelangt waren, wurde bereitgemacht für den Aufstieg zum ersten Mast, wo das Seil am Boden war. Die Ausleger und die Züge wurden verteilt und so setzte sich die Kolonne langsam in Bewegung der Höhe zu. Es ging wirklich langsam vorwärts, denn die Ersten sanken bis an die Hüfte im Schnee ein und kamen fast nicht weiter. Endlich, nach langer Mühe, war man beim ersten Mast angelangt und das Auflegen des Seils konnte beginnen. Eine mühevollen Arbeit bei Schneesturm und eisiger Kälte, denn die meisten Kleider waren gefroren und die Glieder halb erstarrt und doch wurde hie und da ein Witz erzählt, ein Musterlein zum besten gegeben. So wurde Mast für Mast erkämpft und endlich, es war im späteren Nachmittag, langten wir auf First an. Ein Aufatmen ging durch alle und das Lachen erscholl wieder fester als zuvor. Christen Kaufmann hatte Kaffee gekocht und so konnten sich alle am heissen Getränk erwärmen und stärken. Ein düsterer und grauer Tag in der Geschichte der Firstbahn hatte ein Ende gefunden, aber alle Angestellten hatten tapfer ihren Mann gestellt.

Es wurde Frühling und der Schnee schmolz auf den Wiesen bis hinauf auf die Alp. Der Betrieb der Firstbahn wurde nicht eingestellt in diesem Frühling 1947, aber dies war das einzige Mal in den 25 Jahren. Nach der Schneeschmelze wurden die Umgebungsarbeiten bei den Stationen so rasch als möglich beendet, um bei der Einweihungsfeier fertig zu sein.



Offizielle Eröffnung des Betriebes von Grindelwald bis First, am 1. März 1947. Herren A. Bernold (links) und Max Masshardt, Oberingenieur der Bauunternehmung Losinger & Co. AG.

Ich möchte nicht unterlassen, hier eine kleine Episode zum besten zu geben. Es war in der Station Oberhaus an einem schönen Sonntag. Die Gäste fuhren ziemlich zahlreich nach Bort und First und viele bewunderten unsere neue Uniform. Ein älterer Herr sagte zu Hans Uetz und mir: «Habt ihr aber schöne Uniformen bekommen.» Hans Uetz blieb die Antwort nicht schuldig. «Ja, aber leider z'spat, mier hein jetz die leiden Froui schon.» Der ältere Herr konnte ein vergnügtes Schmunzeln nicht unterdrücken.

Ein heisser Sommer ging über das Bergtal und der Betrieb liess sich bei der Firstbahn gut an, besser als man erwartet hatte. Ein noch dürrerer Herbst folgte dem schönen Sommer, und so kam es, dass der Betrieb erst am 2. November eingestellt wurde, was später nie mehr vorkam.

Der Beginn des Jahres 1948

Aus dem Jahresbericht von 1947 habe ich folgenden Abschnitt über die ersten Monate des Jahres 1948 gelesen und möchte diesen hier festhalten: «Die ungünstigen Schnee- und Witterungsverhältnisse der ersten Monate des Jahres 1948 sowie der weiter anhaltende Ausfall der englischen Gäste haben sich auf die schweizerischen Fremdenverkehrsbetriebe äusserst ungünstig ausgewirkt. Um so erfreulicher ist die Feststellung, dass unsere Einnahmen, trotz dieser Ungunst der Verhältnisse während der ersten drei Monate des Jahres 1948, eine Steigerung erfahren haben. Nach der erfolgten Lockerung der englischen Reisesperre hoffen wir auf eine erfreuliche Weiterentwicklung und zunehmende Konsolidierung unseres Unternehmens.»

Dr Sässelilift von Christian Boss

Der heute bekannte Schlagerkomponist und Dichter, Christian Boss-Fischer, Wirt vom Gasthof Steinbock in Grindelwald, schrieb und komponierte in den ersten Jahren der Firstbahn das Lied «Sässelilift». Es ist mir ein Bedürfnis, den Text von diesem Lied dem Leser hier nicht vorzuenthalten:

Geisch emal is Bärner Oberland
is schöne Grindelwald,
so fahrsch du mit em Sässeli bis ufe First,
über Land, über Fels, dür e Wald.
Ringsum die höhe Bärge all,
mit Gletscher und mit Schnee.
So öppis chasch im Läbe nur
vom Sässelilift us gseh.

So mit dem Schätzeli
so uf em Sässeli
am höhe Seil dir d'Luft usfahre
sogar dr Grosspapa
seid zu dr Grossmama
das isch jetz ds Schönschti
i siebezg Jahre.

Dass es das Schönste ist im Leben, sagt nicht nur der Grosspapa zu der Grossmama, denn sicher auch viele jüngere haben dieses Wort mit Begeisterung schon ausgesprochen und sehr viele begeisterte Gäste werden es immer wieder aussprechen. Wir sind Christen Boss zu Dank verpflichtet für seine Verse, in denen er unser Firstgebiet seiner Schönheit wegen rühmt und bekannt macht. Die «Boss-Bueben» singen und spielen ihre Schlager immer noch, und durch die Schallplatten sind sie in aller Welt bekannt geworden.

Aus dem Jahresbericht von 1949

«Nachdem die ersten Betriebsmonate des Jahres 1949 von der Witterung wenig begünstigt waren, brachte der Sommer eine selten ausgiebige Schönwetterperiode, die ein erfreuliches Ansteigen der Frequenzziffern fast aller Berg- und Sportbahnen bewirkte. Wenn sich die Mehreinnahmen bei der Firstbahn auf 38,4% gegenüber dem Vorjahre beziffern, so darf dies mit umso grösserer Genugtuung vermerkt werden, als sich das Unternehmen noch im Entwicklungsstadium befindet und trotz der intensiven Propaganda in weiten Kreisen immer noch zu wenig bekannt ist.

Als erste Sesselbahn ist die Firstbahn im Berichtsjahr in den direkten Verkehr der Schweizerischen Transportunternehmungen aufgenommen worden. Fahrkarten nach den Stationen der BGF können nunmehr an jedem beliebigen Bahnhof des schweizerischen Eisenbahnnetzes bezogen werden. Als stimulierend wirkten ferner der Einbezug unseres Unternehmens in den Geltungsbereich der Ferienbillette, die Veranstaltung von Gesellschaftsreisen seitens der SBB und der Anschluss an die regionalen General- und Kilometerabonnemente. Bemerkenswerte Verbesserungen des Zufahrtsverkehrs nach dem Gletschertale brachten die Inbetriebnahme der neuen Motorwagen der Berner-Oberland-Bahnen mit einer wesentlichen Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Interlaken Ost und Grindelwald, der Bahnhofumbau der BOB in Grindelwald und der Ausbau der Strasse zur Anpassung an den grösseren Automobilverkehr.

Im Hinblick auf die durch den intensiven Motorfahrzeugverkehr zeitweise prekär gewordenen Parkungsverhältnisse, besonders im östlichen Teil Grindelwalds, entschloss sich die Gemeinde unter Mitwirkung der Firstbahn zur Erstellung eines grossen Parkplatzes im Graben mit Raum für zirka 100 Personenwagen und Autocars. Die Bauarbeiten für diesen Parkplatz, an dessen Erstellungskosten sich die Firstbahn mit einem à fonds perdu-Betrag von zirka Fr. 45 000.- beteiligte, sollten im Juni 1950 beendet sein. Er konnte indessen bereits im vergangenen Winter dem Betrieb übergeben werden.»

Das Firstbahnpersonal in den SEV eingetreten

Schon im Jahr 1948 wurde durch Initiative von Hans Burgener im BGF-Personal sondiert, ob es möglich wäre, dem Schweizerischen Eisenbahner-Verband beizutreten. Hans Burgener fand sich in dieser Sache bereit, nach Bern zu fahren und in der Effingerstrasse 19 mit dem SEV über unsere Aufnahme zu verhandeln. Die Unterredung fand im Herbst 1948 im Beisein von Sekretär Werner Meier, dem heutigen Redaktor des «Eisenbahners» statt. Die Besprechung in der Effingerstrasse verlief mit Erfolg, und schon im Dezember des gleichen Jahres konnte die Gruppe BGF gegründet und vom SEV am 1. Januar 1949 aufgenommen werden. Als Untergruppe wurde sie dem Unterverband VPT Sektion BOB angeschlossen. Die Aufnahme erfolgte einstimmig an der Versammlung der Sektion BOB am 26. April 1949 in Zweisültschinnen. An dieser Versammlung nahmen auch viele unserer Gruppe teil.

Nachfolgend das Verzeichnis der Mitglieder der Gruppe BGF: Baumann Christen, Baumann Fritz, Abegglen Alfred, Kaufmann Christen, Bohren Gottfried, Bleuer Hans, Wyss Willi, Steuri Gottfried, Baumann Christen II, Roth Peter, Rychener Ernst, Kaufmann Hans, Burgener Hans, Wenger Fritz, Uetz Hans, Knecht Hans, Boss Albert, Suter Hans, Egger Hans.

Von den 19 obgenannten Mitgliedern sind heute, im Jahre 1970, noch 13 bei der Firstbahn tätig. Die andern sind, drei durch Krankheit, einer durch Todesfall und zwei freiwillig, aus dem Dienst ausgeschieden.

Am 19. April 1949 fand im Hotel Bernerhof die erste Versammlung statt. 18 Mitglieder nahmen an dieser Versammlung teil. Als erstes wurde der Gruppenvorstand gewählt. Als Präsident: Baumann Fritz, Sekretär: Steuri Gottfried, Kassier: Burgener Hans und als Delegierter: Kaufmann Christen. Der Präsident der Sektion BOB, August Michel, orientierte die Versammlung über den Einheitsverband SEV. Die anschliessende Diskussion wurde rege benützt. Nach zirka zweistündiger Dauer konnte Präsident Fritz Baumann die interessante Versammlung schliessen.

Wie nötig es war, dass sich das Personal zusammenschloss und der Einzelne nicht auf sich allein angewiesen war, zeigt uns folgendes Schreiben, das wir im Frühjahr 1949 erhielten:

«Bedauerliche Vorkommnisse im letzten Winter haben gezeigt, dass die Ausübung der Dienstpflicht bei einzelnen Angestellten zu wünschen übrig lässt.

Das Übernachten auf den Stationen gehört zu den dienstlichen Obliegenheiten, welche durch den Bahnmeister, dessen Weisungen strikte zu befolgen sind, angeordnet werden. In keinem Falle darf eine Station unbedient oder unbewacht bleiben oder gar verlassen werden. Vernachlässigung dieser Pflichten hätte die sofortige Einstellung im Dienste oder fristlose Entlassung zur Folge.

Jeder Stationschef ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Dienstvorschriften sowie die Weisung des Betriebsleiters und des Bahnmeisters auf seiner Station befolgt werden. Desgleichen hat er Unregelmässigkeiten im Betrieb, aussergewöhnliche Vorkommnisse, wie auch Beschädigungen an Gebäuden und Anlagen dem Betriebsleiter oder dem Bahnmeister sofort zu melden. Die

gleiche Meldepflicht besteht auch für alle übrigen Angestellten. Als konzessionierte Transportunternehmung ist die BGF dem Eidgenössischen Amt für Verkehr unterstellt, welches auf Grund der periodischen Meldungen die Oberaufsicht über die Betriebe ausübt.

Jede aus eigener Initiative auf der Strecke oder in der Werkstätte ausgeführte Arbeit ist vom Ausführenden zu notieren und jeweils so rasch als möglich dem Bahnmeister zu melden.

Wenn ein Angestellter durch Krankheit oder aus einem anderen triftigen Grunde an der Aufnahme seiner Arbeit verhindert ist, so hat er dies dem Betriebsleiter unverzüglich mitzuteilen. Falls die Krankheit länger als 2 Tage dauert, ist der Betriebsleitung ein Arztzeugnis zuzustellen.

Wir machen die Angestellten auch darauf aufmerksam, dass sie sich während und ausserhalb der Dienstzeit stets anständig zu benehmen haben und kein öffentliches Ärgernis erregen dürfen.»

Dass das Personal an diesem Schreiben nicht grosse Freude hatte, musste jedermann begreifen. Besonders der Abschnitt wegen dem Übernachten löste bei vielen heftige Kritik aus und es war vor auszusehen, dass in dieser Sache etwas gehen musste, denn für das Übernachten bekamen wir überhaupt keine Entschädigung. An der Versammlung vom 12. Dezember 1949 abends im Gletschergarten war dann dieser Abschnitt das wichtigste Thema.

Ein Teil aus dem Protokoll dieser Versammlung: «Der Präsident begrüsst und eröffnet die Versammlung und dankt den 20 Kollegen für ihr vollzähliges Erscheinen. Als Stimmenzähler beliebt Wyss Willi. Der Präsident verliest die Traktandenliste, die lautet:

1. Protokoll, 2. Zirkular vom 31. März 1949, 3. Wahl eines Beisitzers, 4. Unvorhergesehenes.

Die Traktanden werden genehmigt. Das Protokoll wird verlesen und gutgeheissen. Das Zirkular vom 31. März 1949 wird verlesen und die Versammlung beschliesst, der Abschnitt wegen dem Übernachten könne nicht anerkannt werden. Ein Schreiben, das von allen Mitgliedern unterzeichnet wird, soll der Betriebsleitung übergeben werden mit dem Begehren, dass der beanstandete Abschnitt aus dem Zirkular vom 31. März zu streichen sei. Der Wunsch wird geäussert, die BGF sollte die bei der SUVA nicht versicherten restlichen 20% übernehmen. Als Beisitzer wird einstimmig Hans Kaufmann gewählt. Neu in die Gruppe BGF wird Steuri Otto aufgenommen. Unter Verschiedenem wird beschlossen, im Jahr 2 Versammlungen durchzuführen. Der Gruppenbeitrag wird auf Fr. 1.- pro Versammlung festgelegt. Bei unentschuldigter Abwesenheit beträgt der Beitrag Fr. 2.- pro Versammlung. Es wird noch beschlossen, der Gruppenvorstand solle mit der Betriebsleitung über alle Anträge verhandeln.»

Nun möchte ich hier noch das Schreiben erwähnen, das nach der Versammlung von allen unterschrieben wurde:

«Betrifft Zirkular vom 31. März 1949. Die Betriebsleitung BGF übergab uns anfangs Mai ein Zirkular, datiert vom 31. März 1949. In diesem Schreiben heisst es unter anderem: Das Übernachten auf den Stationen gehört zu den dienstlichen Obliegenheiten, welche durch den Bahnmeister, dessen Weisungen strikte zu befolgen sind, angeordnet werden. In keinem Falle darf eine Station unbedient oder unbewacht bleiben oder gar verlassen werden. Vernachlässigungen dieser Pflichten hätte die sofortige Einstellung im Dienste oder fristlose Entlassung zur Folge.

Wir können obigen Bedingungen auf keinen Fall Folge leisten, weil uns für die Bedienung oder Bewachung der Stationen während unserer Ruhezeit keine Entschädigung bezahlt wird.

Unterzeichnete Angestellte ersuchen die Betriebsleitung BGF, erwähntes Schreiben vom 31. März 1949 zurückzuziehen oder betreffenden Satz ungültig zu erklären.

Sollte der Fall keine Änderung erfahren, wären wir gezwungen, die Angelegenheit dem SEV zur Berichtigung zu unterbreiten. Wir hoffen jedoch, dass die Sache von der Betriebsleitung geregelt wird.

Grindelwald, im Dezember 1949.»

Dann folgten sämtliche 20 Unterschriften der Gruppenmitglieder. Die ganze Angelegenheit fand dann ihre gute Erledigung und ich werde später nochmals darauf zurück kommen.

Die Gäste der Firstbahn

In diesem Bericht habe ich noch wenig über unsere Gäste geschrieben, und doch sind sie das Wichtigste in unserem Betrieb, denn, wenn niemand unsere Bahn benützen würde, so wäre sie bald erledigt. Aber glücklicherweise ist es so, dass die Gäste, die nach Grindelwald kommen, auch das nötige Geld haben, um die Billette für eine Fahrt nach First zu bezahlen. Nicht nur das Geld spielt eine Rolle, damit die Gäste mit der Sesselbahn in die Höhe fahren, sondern auch die Liebe zur Natur, das Erlebenwollen einer herrlichen Fahrt, sei's im Frühling, wenn im Tal die Blumen blühen und auf First oben noch alles tief im gleissenden Schnee liegt, oder im Sommer, wenn die Matten in einem Meer von Blumen ertrinken. Doch am schönsten ist es an einem sonnigen Herbsttag, wenn die Natur ihre Pracht verschwendet, die Firne in der Herbstsonne goldig gleissen, dann kann das schauende Auge sich nicht sattsehen. Jahr für Jahr kommen nun tausende und wollen eine oder mehrere Fahrten mit der Firstbahn geniessen, wollen sich dieses Wunder der Natur nicht entgehen lassen. In wie manches Auge haben wir schon geschaut, wenn die Gäste zu hunderten mit den Sesseln in die Höhe schwebten, haben den Ausdruck der Freude und der Genugtuung miterlebt. Aber am meisten Freude zeigten und zeigen noch die zahllosen Schulen, die zur Sommer- und Herbstzeit unsere Bahn benützen. Sie sind die Generation, die später immer und immer wieder kommen wird mit ihren Familien, mit Bekannten und Freunden. Aber auch die Erwachsenen zeigen die Freude und ganz besonders die Alten und Gebrechlichen könnten das Wunder der freien Bergwelt nicht so geniessen, gäbe es keine Sesselbahn.

Wenn man auf einer Station Dienst tut und das Wetter gut ist, so kann man die vorbeifahrenden Sessel, einen nach dem andern und die Menschen, die darin sitzen, gut beobachten, kann deren Nationalität manchmal schon erkennen bevor, man mit ihnen spricht. Es fahren viele Nationen täglich an einem vorbei. Da sind die Schweizer zu erwähnen, die in Gesellschaften oder einzeln reisen, und dann die namenlosen Ausländer aus der ganzen Welt. Im Vorsommer sind es die Engländer, die die Sesselbahn am meisten benützen, in der Gesellschaft oder einzeln und bei schlechtem Wetter sind es auch wieder die Engländer, die die Bahn frequentieren und trotz Regen und Nebel ihre Freude daran haben.

Sind die Gäste aus irgend einem Grund schlechter Laune, kann man als Angestellter viel dazu beitragen, sie wieder etwas freundlicher zu stimmen. Ein freundliches Wort, ein aufmerksamer Blick, eine kleine Hilfeleistung und dann ein aufmunterndes Lächeln, kann oft schon Wunder wirken und manches verschlossene Gesicht aufhellen.

Es ist mir ein Bedürfnis, eine Anzahl Briefe aus dem Gästekreis der Firstbahn hier zu veröffentlichen, die der Direktion zugestellt wurden. Natürlich stammen diese Briefe meistens aus einem sogenannten besseren Kreis von Gästen, aber sie sollen uns gleichwohl zeigen, wie die grosse Mehrheit der Gäste über die Firstbahn und Grindelwald denkt:

An die Direktion
der Bergbahn Grindelwald-First

Bern, den 28. März 1949

Sehr geehrte Herren

Wir kommen erst heute dazu, Ihr Schreiben mit Beilagen vom Februar 1948 zu verdanken. Gestern hatten wir endlich Gelegenheit, mit unserer Skiriege das durch die Firstbahn erschlossene Skigebiet kennen zu lernen. Von der First aus machten wir eine Tour auf das Schwarzhorn. Die ganze Tour mit den verschiedenen Abfahrten war wirklich einzigartig und voll Begeisterung und braungebraten kehrte jedes Mitglied abends wieder nach Bern zurück, und zwar mit der Devise: Wir kommen wieder!

Ihnen nochmals für Ihre Aufmerksamkeit bestens dankend, verbleiben wir mit vorzüglicher Hochachtung
Skiriege ATV Bern-Nord: Der Obmann Hans Gasser

Der nächste Brief zeigt, wie wichtig es war, die Firstbahn in den ersten Betriebsjahren einem grossen Kreis von Gästen bekannt zu machen:

Grindelwald-Firstbahn / Tagung vom 9. Juni 1949

Bern, den 10. Juni 1949

Sehr geehrter Herr Rudin

Wir möchten nicht unterlassen, Ihnen für die ausgezeichnete Durchführung der gestrigen Besichtigung der Grindelwald-Firstbahn durch die Delegierten der Publizitätsdienste der Europäischen Eisenbahnen aufrichtig zu danken. Alle Teilnehmer waren hocheifrig von den erhaltenen Eindrücken und von der mustergültigen und umsichtigen Organisation.

Wir geben uns gerne der Hoffnung hin, dass gerade unsere ausländischen Gäste ihre Sympathie für unser Land in weite Kreise tragen werden. Indem wir Ihnen abermal unseren besten Dank aussprechen, begrüssen wir Sie mit dem Ausdruck unserer hohen Wertschätzung.

Publizitätsdienst SBB

Ein weiterer Brief, den Herr Bundespräsident Ernst Nobs an Herrn Peter Balmer geschrieben hat, darf an dieser Stelle auf keinen Fall fehlen, sondern soll einer späteren Generation erhalten bleiben:

Bern, den 27. Dezember 1949

Lieber alter Freund

Die Direktion der Bergbahn Grindelwald-First hatte die grosse Freundlichkeit, mir einen Ausweis für beliebige freie Fahrten für mich und meine Frau zu übermitteln.

Ich möchte nicht unterlassen, Dir persönlich meinen sehr herzlichen Dank auszusprechen. Wir werden ohne Zweifel auch im nächsten Jahr von dieser Karte einen guten Gebrauch machen. Die Bergbahn First ist uns etwas vom Liebsten geworden, was es in Grindelwald zu geniessen gibt. Mit einem herzlichen Dank und den besten Wünschen für Dich und Deine Angehörigen.

Dein alter E. Nobs



Faszination Sesselbahn – Fiescherwand und Eiger

(Foto: Burkhardt)



Herbst 1946 – 2. Sektion, Ausbetonieren der Mastrohre

(Foto: Schudel)



Ausblick auf den Eiger von der Station Egg



(Fotos: A. Boss)

Aus dem Jahresbericht 1950

«Sowohl der Winter- wie der Sommerbetrieb 1950 litten unter den Folgen der Währungsabwertung, welche England und mit ihm etliche andere Länder im Herbst 1949 durchführten. Dadurch wurde die Schweiz als Reise- und Ferienland für die ausländischen Gäste stark verteuert, wogegen Oesterreich seine Chance wahrnahm und sich dank dem Zusammenwirken der Abwertung mit der seinem Fremdenverkehrswesen zukommenden Marshallplan-Hilfe tiefste Preiskalkulationen gestatten konnte, um damit viele unserer alten Gäste aus dem In- und Ausland anzulocken.

Gegenüber dem Vorjahr wiesen die Zahlen der Logiernächte der Gäste, insbesondere der Engländer und der Holländer, im Winter 1949/50 sehr starke Einbussen auf, wogegen die Besuche aus Frankreich und Belgien, welche allerdings zahlenmässig nicht stark ins Gewicht fallen, eine erfreuliche Zunahme zeigten. England, das während vieler Jahre dem Gletscherdorf weitaus am meisten Gäste schickte, verzeichnete 1950 gegenüber dem letzten Berichtsjahr um 29,8% weniger Winter- und um 56,5% weniger Sommerlogiernächte. Für das gesamte Berner Oberland betrug die Abnahme der Logiernächte der Gäste aller Länder 9,9% im Winter 1949/50 und 19,1% im Sommer 1950.

Der massive Rückgang der Daueraufenthalter Grindelwalds wirkte sich auch auf die Frequenz und das Einnahmenergebnis der Firstbahn aus, die zudem als reine Touristenbahn auch die schlechte Witterung der Monate August und September in ungünstigem Sinne verspürte. Wenn trotzdem im Berichtsjahr die Betriebseinnahmen gegenüber dem dank seiner aussergewöhnlichen Schönwetterperiode einzig dastehenden 1949 um nicht ganz 5% zurück gingen, so ist diese erfreuliche Tatsache wohl unserer intensiven Inlandwerbung zuzuschreiben. In den letzten Jahren ist die Frequenz der Schweizer Gäste unserer Bahn ständig angestiegen.»

Rückblick und Tätigkeit der Gruppe BGF im Jahr 1950

Wie die Gruppe BGF im Jahr 1949 gewirkt hat, haben wir gelesen. Niemand wird behaupten, dass diese Arbeit umsonst gewesen sei. Wir lesen jetzt das Schreiben vom 14. Juni 1950.

«An das Personal der Bergbahn Grindelwald–First AG
Betrifft Zirkular vom 31. März 1949

1. Nach gehabter Unterredung mit der Direktion in dieser Angelegenheit, teilen wir Ihnen folgendes mit:

Wir sind einverstanden, dass der von Ihnen beanstandete 2. Abschnitt des Zirkulares vom 31. März 1949 gestrichen wird, würden jedoch begrüßen, wenn die frühere Regelung beibehalten werden könnte, und zwar aus folgenden 2 Gründen:

1. die Bahn in Notfällen, eventuell mitten in der Nacht, sofort betriebsbereit ist, um Dritten zu helfen, z.B. verunfallten oder erkrankten Touristen oder Älplern;
2. die Wahrscheinlichkeit grösser ist, dass entstehende Brände rechtzeitig entdeckt und mit Erfolg gelöscht werden können, wenn jemand in der Station übernachtet, als wenn diese nicht bewacht ist.

Es ist bekannt, dass sehr häufig Brände entstehen, sei es wegen defekten elektrischen Einrichtungen oder wegen unachtsam weggeworfenen Zündhölzern, glimmenden Stumpen und Zigaretten, die zu Beginn nur langsam um sich greifen und mit Leichtigkeit gelöscht werden können, wenn sie rechtzeitig entdeckt werden. Auch Brandstiftung oder andere böswillige oder mutwillige Beschädigungen an Gebäuden und Anlagen werden sicher

weniger vorkommen, wenn bekannt ist, dass sich jemand auf der Station befindet, als wenn jedermann weiss, dass diese unbewacht ist. Dass ein Brandunglück die Anlage für viele Monate ausser Betrieb setzen und damit in erster Linie das Personal treffen würde, braucht wohl nicht näher erläutert zu werden.

2. Was eine zusätzliche Unfallversicherung für die beiden ersten Unfalltage und die nicht gedeckten 20% anbetrifft, teilen wir Ihnen mit, dass die Frage von der Direktion noch studiert wird, und wir werden später darauf zurückkommen.»

Der Fall Übernachten war nun wieder freiwillig wie früher, und es konnte niemand etwas sagen, wenn einer einmal die Station verliess. Hauptsache war, wenn man am Morgen wieder zur rechten Zeit am Arbeitsplatz war. Aber es kam ja selten vor, dass die Station einmal verlassen wurde und auch nur an schönen Sommerabenden, wenn einer einen Spaziergang machte. Zum Schlafen kam jeder wieder zurück und so waren die Stationen fast immer bewacht mit Ausnahme der Station Oberhaus und Egg im Winter. Seit 1964 wird auf der Station Egg auch im Sommer nicht mehr übernachtet und deren Personal schläft jetzt auch auf First. Für das Übernachten werden wir seit 1967 mit einer Zeitgutschrift von 3 Stunden entschädigt.

Am 11. Juli 1950 um 21 Uhr versammelten sich die Mitglieder der Gruppe BGF vollzählig im Hotel Bellevue. Mit dem Schreiben vom 14. Juni 1950 ist der Fall Übernachten vorläufig erledigt. Leider konnte die Zusatzversicherung für die nicht versicherten 20% noch nicht erledigt werden. Aus unserer Gruppe ist Willi Wyss ausgetreten, weil er den Bahndienst verlassen hat. Unter Verschiedenem wird noch wegen der neuen Gehaltsordnung bei der WAB gesprochen. Man ist der Meinung zuzuwarten, bis die WAB etwas erreicht hat. Im weiteren wurde beschlossen, Hans Egger solle über die sportlichen Leistungen im Schiessen und Skifahren der Gruppe BGF ein Buch führen.

Im August gab die Ruhetagseinteilung für den September Anlass zu einer ausserordentlichen Gruppenversammlung. Ein Teil der Angestellten musste schon im September aussetzen und die übrigen hatten an keinem Sonntag frei. Man glaubte aber noch, dass einige, die aussetzen mussten, dann am Sonntag noch Dienst tun würden, weil sonst für den Sonntag zu wenig Personal vorhanden war.

Am 28. August 1950 versammelten sich die Mitglieder der Gruppe BGF im Sali des Hotels Weterhorn. Und nun einige Sätze aus dem Protokoll dieser Versammlung:

«Hauptthema ist die Ruhetagseinteilung für den September. Ebenfalls zu reden gibt das Ansinen, die Angestellten, die aussetzen mussten, sollen am Sonntag Dienst tun. Ein Antrag aus der Mitte der Versammlung lautet dahin, dass alle, die aussetzen, an Sonntagen keinen Dienst tun, sonst müssten dann in der Vor- und Nachsaison noch mehr aussetzen. Dieser Antrag wird einstimmig gutgeheissen und von jedem unterschrieben. Zirka um Mitternacht schliesst der Präsident die Versammlung und es wird zum gemütlichen Teil übergegangen.»

Die Herbstversammlung fand dann am 14. Dezember 1950 im Hotel Oberland statt. An dieser Versammlung wurde beschlossen, man wolle Herrn Betriebsleiter Zuberbühler folgende Punkte unterbreiten:

1. Starter und Hilfsstarter wünschen, dass sie ihre Anstellungszeit während der Saison und in zwei Malen machen können.
2. Die Jahreseinteilung sollte jedem Angestellten zu Jahresbeginn überreicht werden.
3. Zuteilung für ein Paar neue Skihosen.
4. Zu Hause Mittagessen, wenn ein Angestellter während der Saison Werkstattdienst hat.
5. Wahlausschuss.
6. Jahresfreikarten bei Skilift-, Funi- und Sesselbahnverband.

Unter Unvorhergesehenem gab es lange Gespräche über Anstellungsverhältnisse, Zusammenarbeit mit unseren Vorgesetzten und über Lohnfragen.

Wie jedes Jahr, so fand der traditionelle «Sürchabes-Aben» auch in diesem Jahr statt, und so möchte ich die kurze Notiz über diesen Abend, die in unserem Gruppen-Protokollbuch steht, hier anführen:

«Die Jahreszusammenkunft des BGF-Personals wurde im Hotel Gletschergarten am 19. Dezember 1950 abgehalten. Anwesend waren Herr Peter Balmer, Herr Rudin und das BGF-Personal. Herr Zuberbühler gibt dort bekannt, dass die Direktion BOB/WAB/JB beschlossen habe, dem BGF-Personal die Beamtenbillette (einheimische Taxe) ab 1. Januar 1951 zu gewähren.»

Am 1. August 1950 auf First

Wie üblich war an diesem Tag das Wetter nicht sehr gut und so möchte ich ein Erlebnis, das ich nicht vergessen habe, erzählen. Es war am Nachmittag und ein heftiges Gewitter drohte von Westen her. Die ersten Regentropfen und Windstösse waren zu verspüren und es drängten sich zahlreich anwesende Gäste zur Talfahrt in die Station First. Christen Kaufmann und ich versahen den Dienst. Weil es 1. August war, schickte man uns von Bort ein halbes Fass mit altem Oel, um es am Abend mit dem aufgeschichteten Holz zu verbrennen. Leider kam das Fass eben im grössten Getümmel auf First an und wir konnten den Transporter nicht in das Magazin schieben. So luden wir eben bei der Einfahrt nicht weit von der Kasse ab. Bald danach musste ich in die Kasse, um dort Billette zur Talfahrt zu verkaufen. Christen Kaufmann startete die beladenen Sessel zur Abfahrt nach Egg, so dass die Einfahrt der Station nicht bewacht war. Vor der Kasse drängten sich die Gäste, so kam es, dass ein kleines Mädchen von Erwachsenen in das halbe Fass mit altem Oel gestossen wurde. Rücklings war das Kind hinein gefallen. Glücklicherweise blieb der Kopf vom Oel unberührt. Sofort wurde das schreiende Kind gewaschen und mit anderen Kleidern versehen. Der erzürnte Vater, der eben Billette zur Talfahrt gekauft hatte, wollte nun sein Geld zurück haben und mit seiner Familie zu Fuss nach Grindelwald gehen. Ich gab ihm das Geld zurück, bat ihn aber, sich noch anders zu besinnen und nicht zu Fuss zu gehen, da der Weg schlecht und vom Regen nass sei. Da der Gewitterregen nicht nachlassen wollte, entschloss er sich doch mit dem Sessel hinunter zu fahren. Der Schaden für die Kleider wurde von der Bahn vergütet, und so nahm die unerfreuliche Angelegenheit einen guten Ausklang. Ich galube, die Familie bekam Freikarten für den Rest ihrer Ferien und wir wurden gute Freunde. Ein solches Erlebnis kann uns Menschen manchmal näher zusammenbringen, als wenn alles wie am Schnürchen geht. Wir leben eben manchmal aneinander vorbei, und nur der Zufall oder ein kleines Ereignis bringt das fertig, was oft Zeitspannen von Jahren nicht erreichen.

Aus dem Gästebuch vom Bergrestaurant First 1950

In vielen Berghotels und Gasthäusern ist es Brauch ein Gästebuch oder Hüttenbuch zu führen. Dort werden Erinnerungen, Erlebnisse, Widmungen und Gedichte niedergeschrieben. Eine spätere Generation wird dann einmal das Geschriebene lesen und ihre Freude daran haben. Im Bergrestaurant First ist so ein Gästebuch, in dem ich mit Interesse gelesen habe was Verwaltungsratspräsident Peter Balmer geschrieben hat:

In Grindelwald den Gletschern by,
da cha mu gäbig läben!
Mier hein so lang mer hie scho syn
nie lengi Zyt no ghäben.

Da gangig wa n'ach d'Aerden treid,
zum Mond, uf d'Sunna, wen er weid
Iehr findid nid vo Form und Gstalt
es scheenders Tal wan Grindelwald.



Sesselbahn mit Eigernordwand

(Foto: Gyger)

Was der Gletscherpfarrer Gottfried Strasser sel. in seinem stimmungsvollen Volkslied gesungen hat, das wird von den Tausenden, die von den sanft gleitenden Sesseln der Bahn auf die aussichtsreiche Berghöhe von First heraufgetragen werden, eindrucksvoll nachempfunden. Schon die luftige Fahrt mit freiem Blick in den weiten Talgrund hinunter und auf die Hochgipfel der Berneralpen, von den Haslibergen bis zur Blümlisalp, mit den leuchtenden Firnen, den blauen Gletschern und den schroffen Felswänden ist ein Erlebnis, das alle als freundliche Erinnerung mit sich heimtragen.

Wenn der Frühling ins Bergland eingezogen ist und die Alpweiden sich mit sattem Grün geschmückt haben, das von in Gruppen beisammen stehenden blauen Enzianen, schwefelgelben Anemonen und weissen Berglilien durchwirkt ist, so entsteht vor dem staunenden Blick ein zauberhaftes Bild der Erhabenheit der Bergwelt, das unvergesslich ist und den Wanderer immer wieder bergwärts zieht.

Und wenn vom nahen Hang herüber der schrille Pfiff der Murmeltiere ertönt und flinke Gamsen über den Grat enteilen, ein Adler mit mächtigem Flügelschlag seine Kreise zieht, dann webt eine Stimmung über der Alp, die wie eine Andacht empfunden wird.

Im Winter schwebt der Skifahrer mit der Sesselbahn in einer halben Stunde auf First hinauf, wo er in der warmen Gaststube mit Vorliebe eine Erfrischung geniess, um wohligh erwärmt und gestärkt auf einer der vielen Pisten ins Tal hinunter zu sausen. Welche Lust!

Doch wie matt und farblos ist jeder Versuch, die auf First dem Besucher sich bietenden Reize der umliegenden Bergwelt zu schildern! Kommt, frohe Wanderer aus Dorf und Stadt, aus Heimat und fernem Land und schauet und erlebt selbst! Seid alle herzlich willkommen auf First!

Grindelwald, den 20. Juni 1950

P. Balmer

Im weiteren habe ich gelesen was Direktionspräsident Eugen Losinger, über den Bau der Firstbahn, im Gästebuch vom Restaurant First geschrieben hat und möchte die Worte hier festhalten:

Mein Beruf bringt mir viel Freude und Genugtuung. Aber sehr oft bleiben Werke, die jahrelang mein Interesse, meine Anspannung waren, dem Publikum versteckt, tief im Berge oder als unsichtbare Fundationen, weiss niemand darum.

Umso grösser ist meine Freude an der Firstbahn. Diesmal ist es mir gelungen, so etwas wie ein Zauberer aus dem Märchen zu sein und dank der Technik den sagenhaften fliegenden Teppich wahr zu machen. Dafür aber hat es nicht nur Berechnungen, Material und technisches Können gebraucht. Der volle Einsatz unseres hochverehrten Herrn alt Nationalrat Peter Balmer und vieler anderer vom First-Projekt begeisterter Grindelwalder war nötig, um diesen Plan zu verwirklichen.

Nun schweben jährlich tausende von Menschen über Blumenwiesen, düstere Tobel und Tannenwipfel, über schimmernde Schneehänge. Sie sollen und dürfen es unbesorgt tun. Denn unermüdetlich ist das Personal darum bemüht, für die Sicherheit und Bequemlichkeit der Gäste zu sorgen.

Es ist mir ein Bedürfnis, an dieser Stelle allen und jedem Dank zu sagen für Begeisterung, Mithilfe und Ausdauer.

Bern, im Herbst 1950

Eugen Losinger

Zum Tode der Herren Peter Balmer und Eugen Losinger im Sommer 1951

Den Nachruf über die beiden Verstorbenen aus dem Jahresbericht von 1951 möchte ich hier teilweise wiedergeben:

«Unsere Gesellschaft hat im Sommer 1951 innert weniger Tage zwei schwere Verluste erlitten. An einem Herzleiden, das ihm seit längerer Zeit zu schaffen machte, entschlief am 20. Juli 1951 unser Verwaltungsratspräsident und Vizepräsident der Direktion, Herr alt Nationalrat Peter Balmer, und am Tage seiner Beerdigung, am 23. Juli 1951, folgte ihm Herr Eugen Losinger, Direktionspräsident und Vizepräsident des Verwaltungsrates, nach zwei schweren Operationen im Tode nach. Die Verdienste der verehrten Verstorbenen um die Firstbahn, für deren Verwirklichung sie seit 1930 einstunden, bleiben unvergesslich.

Herr Peter Balmer hat es mit grossem Geschick verstanden, schon anfangs der dreissiger Jahre der Firstbahn treue Freunde aus dem Tal selbst zuzuführen. Er sah voraus, was die Erschliessung der Sonnseite für sein geliebtes Grindelwald bedeuten würde. Vorerst gelang es ihm, die selbst in Grindelwald geteilten Meinungen zu koordinieren, dann sprach er in der Sitzung des Nationalrates vom 21. Juni 1934 die entscheidenden Worte, so dass nach kurzer Diskussion die Räte der Konzessionserteilung zustimmten. Am 4. Juli 1938 ist unsere Gesellschaft gegründet und Herr Peter Balmer zum Präsidenten des Verwaltungsrates gewählt worden. Die Finanzierung war gesichert, als einige Tage nach Beginn der Bauarbeiten der Krieg ausbrach, der alles lahmlegte. Bald fielen auch die von Gemeinde, Kanton und Bund gesprochenen Subventionen aus Arbeitsbeschäftigungskrediten dahin, und schliesslich warf die Teuerung der Kriegsjahre die Kostenberechnung über den Haufen, so dass sich 1945, nach Beendigung der Feindseligkeiten eine hoffnungslose Lage darbot. Präsident Peter Balmer gab aber nicht auf. Mit bewundernswerter Begeisterung setzte er sich für die neue Idee, an Stelle der Standseilbahn eine Sesselbahn zu bauen ein, um schon am 29. Dezember 1946 die ersten Sektionen und zwei Monate später die ganze Firstbahn dem Betrieb zu übergeben. Sehr gross sind die Verdienste des Verstorbenen um die seitherige Entwicklung des jungen Unternehmens, welches er mit Freude und grossem Geschick leitete.

Aber auch ohne Herrn Ing. Eugen Losinger wäre die Bergbahn Grindelwald-First nie zustande gekommen. Bereits 1930 wurde er von Interessenten angefragt, ob er bereit sei, natürlich unentgeltlich, die Unterlagen zu einem Konzessionsgesuch für eine Bahn Grindelwald nach Waldspitz zu beschaffen und ein Projekt hierfür auszuarbeiten. Er erkannte sofort, dass nur First als Endstation für eine Skisport- und Touristenbahn in Frage kommen könne. Er fand für diese Idee bald die Unterstützung des Herrn Nationalrat Balmer und seiner Freunde. Herr Eugen Losinger verstand es in der Folge trefflich, die technischen und später auch die bedeutenden finanziellen Probleme zu meistern. Seine enge Zusammenarbeit mit Herrn Peter Balmer trug ihre Früchte, als wir nach dem Krieg vor einer völlig neuen Situation standen. Auch Herr Losinger gab nicht auf und liess mit unerschütterlicher Zuversicht das neue Sesselbahnprojekt bearbeiten, um dann mit grossem Wagemut und echtem Unternehmerteil den Hauptanteil der Finanzierung zu übernehmen. Er wusste, dass seine Berechnungen richtig waren, erkannte die landschaftlichen, touristischen und skisportlichen Vorteile der Firstbahn und überwand die technischen Schwierigkeiten mit überlegenem Können. Auch er nahm regen Anteil an der Entwicklung des jungen Unternehmens. Viele betriebliche Massnahmen ordnete er persönlich an. Täglich liess er sich über die Ergebnisse orientieren. Mit Genugtuung stellte er fest, wie sich unser Unternehmen in ständig zunehmendem Masse konsolidierte und wie sich die Erfüllung seiner Erwartungen immer deutlicher abzuzeichnen begann.

Die Verdienste der beiden Verstorbenen um die Firstbahn sind unauslöschlich. Wir werden ihrer ehrend gedenken.»

Aus dem Jahresbericht von 1951

Das vergangene Geschäftsjahr brachte der Firstbahn eine neue Verkehrssteigerung und damit die höchsten Jahreseinnahmen seit Bestehen der Bahn. Die Einnahmen unserer Unternehmung als reine Ski- und Touristenbahn sind weitgehend von den Witterungsverhältnissen abhängig. Die bedeutende Erweiterung der Werbung hat dazu beigetragen, dass Grindelwald in den letzten Jahren eine sich dauernd verbessernde Besetzung aufwies. Während im Berichtsjahre die Übernachtungen der Ausländer- und Schweizergäste zusammen in der ganzen Schweiz gegenüber 1950 um 8,8% zugenommen haben, beträgt die analoge Steigerung für Grindelwald 20,5%.

Um unseren Gästen die Orientierung im weiten Firstgebiet zu erleichtern, wurden in Zusammenarbeit mit den «Berner Wanderwegen» und als Ergänzung der Arbeiten des Kurvereins Grindelwald die schönsten von der Firstbahn erschlossenen Touren im Gelände markiert. Beim Restaurant First wurde im Berichtsjahre ein Alpenanzeiger aufgestellt, welcher den Besuchern die Übersicht über die vielen Gipfel, Gletscher und Grate vermittelt.

Die bereits im Vorjahre begonnen Erneuerungsarbeiten, die Verstärkungen der Balanciers und die Auswechslung der Wippenlager wurden weitergeführt.

Im Jahre 1951 stand die Firstbahn während 264 Tagen im öffentlichen Verkehr, und zwar vom 1. Januar bis 1. April, vom 12. Mai bis 7. Oktober und vom 15. bis 31. Dezember. In der Zwischenzeit wurden Unterhalt und Revision der Betriebsanlage mit reduziertem Personalbestand durchgeführt.

An der Generalversammlung vom 23. Juni 1951 wurden alle bisherigen Verwaltungsräte in ihrem Amte bestätigt. Anlässlich seiner Sitzung vom 20. November 1951 konstituierte sich der Verwaltungsrat neu, indem Herr J. Hauser, Hotelier in Grindelwald, zum Präsidenten, und Herr Ing. M. Masshardt, Zollikofen, zum Vizepräsidenten gewählt wurden.

Die Arbeit der Gruppe BGF im Jahr 1951

Die Gruppenversammlung fand am 15. Juni 1951 im Hotel Hirschen statt. Der Vorstand wurde auf weitere 2 Jahre wiedergewählt. An der Versammlung waren nur 10 Mitglieder anwesend. Die Gehaltsordnung wurde erörtert und beschlossen, sich mit dem Präsidenten A. Michel, Sektion BOB, in Verbindung zu setzen, um genaue Unterlagen zu erhalten, wie sich das neue Lohnregulativ der WAB auf unsere Gehälter auswirken werde. Peter Roth wurde noch vorgeschlagen an eventuellen Verhandlungen irgend welcher Art teilzunehmen. Peter erklärte sich dazu bereit. Der Vorstand ist ermächtigt worden, eventuelle Unkosten aus der Gruppenkasse zu bezahlen. Am 27. September 1951 wurde die erste Eingabe an die Direktion der Firstbahn vom SEV gestartet. Am 26. Oktober 1951 fand dann eine erste Aussprache zwischen Herrn Direktionssekretär und Verbandssekretär O. Gadegg über die Frage des Teuerungsausgleichs für das Personal der BGF statt. Daraus ergab sich, dass die Direktion der BGF grundsätzlich bereit war einen Teuerungsausgleich zu bezahlen und auch ein neues Lohnregulativ zu besprechen. Es wurde vorgesehen, sobald die Vorschläge der Verwaltung bekannt seien, eine Versammlung der Gruppe BGF in Grindelwald durchzuführen.

Am 13. November 1951 fand dann im Hotel Bahnhof in Grindelwald eine Zusammenkunft mit Betriebsleiter W. Zuberbühler, A. Michel, Präsident BOB, Gruppenvorstand BGF inkl. Peter Roth statt. An dieser Zusammenkunft wurden die Vorschläge der Verwaltung über Teuerungszulagen pro 1951 und neue Gehaltsordnungen bekanntgegeben. Die Personalvertreter erklärten sich mit diesen Vorschlägen einverstanden.

Aus dem Jahresbericht 1952

Das Jahr 1952 brachte wiederum eine Verkehrszunahme. Sowohl die Zahl der beförderten Personen als auch die Betriebseinnahmen übertreffen alle bisherigen Ergebnisse. Während der ersten sechs Betriebsjahre, das heisst von 1947 bis 1952, stieg die Anzahl der jährlich beförderten Personen von 447 050 auf 866 970 und erhöhten sich die Jahreseinnahmen von Fr. 459 504.– auf Fr. 870 956.–. Die intensive Werbung, welche unsere Unternehmung seit Beginn des ersten Betriebsjahres sowohl im Inland wie auch im nahen Ausland unter Aufwendung bedeutender Mittel betrieb, hat sich gelohnt.

Der immer mehr zunehmende Verkehr machte eine Erweiterung des Bergrestaurants auf First unumgänglich. Der bis jetzt hiefür verwendete Barackenbau wurde vergrössert. Gleichzeitig ist ein Keller und darüber eine leistungsfähige Restaurationsküche erstellt worden. Das Restaurant verfügt nunmehr über 150 Sitzplätze unter Dach, wozu im Sommer weitere 150 Sitzplätze auf der Terrasse kommen. Zwischen der Station First und dem Restaurant wurde ein gedeckter Zugang erstellt, welcher uns in Zukunft im Winter viele Arbeitsstunden für Schneeräumung ersparen wird.

Im Berichtsjahr stand die Firstbahn während 266 Tagen im öffentlichen Verkehr, vom 1. Januar bis 23. März, vom 10. Mai bis 12. Oktober und vom 13. bis 31. Dezember.

Zu neuen Mitgliedern des Verwaltungsrates wählte die Generalversammlung der Aktionäre vom 14. Juni 1952 die Herren Dr. E. Gerber, Fürsprecher, in Bern, und Dir. H. Jecklin, Wabern bei Bern, beide mit Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung im Frühling 1953. Zum neuen Sekretär des Verwaltungsrates und der Direktion wurde Herr Roland Rudin, Bern, ernannt.

Die Arbeit der Gruppe BGF im Jahre 1952

Wenn man die Protokolle der ersten Lebensjahre der Gruppe BGF durchsieht, so wird einem bewusst, dass die Probleme viel grösser waren als heute, galt es doch damals um jede kleinste Verbesserung, sei's in Lohnfragen oder um Kleider, eine Anschaffung irgend welcher Art, die dem Personal diente, zu kämpfen. Heute ist uns so vieles selbstverständlich, was damals noch unerreichbar schien, und wir haben vieles vergessen was früher war. Wir neigen heute viel schneller zur Kritik, wenn nicht alles wie am Schnürcchen geht, als wir es früher getan haben. Die Jahre der Hochkonjunktur haben uns geändert und wir rechnen in materiellen Dingen eben anders, grosszügiger, als in früheren Jahren. Und doch lebt der Arbeiter und Angestellte auch heute nicht im Überfluss, sondern er muss rechnen und schauen, dass er mit seinem Lohn zurecht kommt. Besonders der kleine Lohnbezüger bekommt die Teuerung am meisten zu spüren, während der grosse Lohnempfänger davon profitiert. Aber früher war es nicht so selbstverständlich, dass die Teuerung immer voll ausgeglichen wurde. Was das für den kleinen Lohnbezüger bedeutete, kann nur der ermesen, der es am eigenen Leibe erfahren hat.

Nun einige Auszüge aus den Protokollen der Gruppe BGF des Jahres 1952. Die Hauptversammlung fand am Freitag, den 9. Mai 1952, im Restaurant Glacier statt. Der Präsident der Gruppe, Fritz Baumann, konnte 14 Kollegen begrüßen. Die Erhöhung des SEV-Beitrages um Fr. 1.50 pro Vierteljahr wurde zur Kenntnis genommen. Für Angestellte, die in Gemeindegemeinschaften gewählt wurden, sollten keine ausserordentlichen Ruhetage bewilligt werden, es müssten ordentliche Ruhetage benützt werden.

Der Essraum auf Bort kam zur Sprache und es wurde auch Geschirr, Geschirrtücher und Handtücher verlangt. Aus der Versammlung kam der Vorschlag, es sollten wieder einmal Überkleider verlangt werden.

An der Herbstversammlung, am 1. November 1952, im Hotel Bahnhof, nahmen 15 Kollegen teil. Präsident Fritz Baumann orientierte über die Aussprache mit Herrn Zuberbühler, betreffs Essraum Bort mit Zubehör. Am meisten interessierte die Herbstzulage und es wurde beschlossen, an die Direktion eine Eingabe zu starten. Am 23. Dezember 1952 reichte Verbandssekretär O. Cadegg im Auftrag der Gruppe BGF eine Eingabe an unsere Direktion ein, die sich mit dem Teuerungsausgleich, der Anpassung der Löhne an diejenigen der WAB sowie der Schaffung eines Gehaltsregulativs befasste.

Aus dem Jahresbericht 1953

Das Jahr 1953 brachte der Firstbahn eine weitere Zunahme des Verkehrs und eine beträchtliche Steigerung der Einnahmen. Die Zahl der jährlich beförderten Personen erhöhte sich von 1947 bis 1953, also während sieben Betriebsjahren, von 447 050 auf 973 159. In derselben Zeitspanne konnten die Jahreseinnahmen von Fr. 459 504.– auf Fr. 955 158.– mehr als verdoppelt werden. Am 5. September 1953 wurde der millionste Passagier von der Talstation der Firstbahn bergwärts befördert. Starke Verkehrssteigerungen brachten die Monate Januar, Februar, Mai, August und September, während der Juni wegen des fast anhaltend sehr schlechten Wetters bedeutend geringere Einnahmen als früher aufwies. Auch die Monate April und Juli vermochten wegen vielen Regentagen die Ergebnisse des Vorjahres nicht zu verbessern. Alle übrigen Betriebsmonate verzeichneten eine leichte Zunahme des Verkehrs.

Die bereits im Jahresbericht pro 1952 erwähnte Erweiterung des Bergrestaurants auf First und der gleichzeitige Ausbau des Kellers und der Küche haben sich bewährt. Das gleiche gilt für die im Geschäftsjahr 1952 ausgeführten baulichen Erweiterungen der Station Bort und der übrigen Stationsgebäude. In den letzten Jahren zeigte es sich in stets zunehmendem Masse, dass die Einrichtungen in der Station First dem grossen Verkehr nicht mehr gewachsen sind. Daher mussten die Abort- und Toilettenanlagen erweitert werden. Es fehlte auch an Abstellräumen für die Gütertransporte des Restaurants First und des Berghauses auf dem Faulhorn. Um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden, wurde im Berichtsjahr das Stationsgebäude First ausgebaut und erweitert.

Die Arbeit der Gruppe Firstbahn im Jahr 1953

Die Zusammenkunft mit SEV-Sekretär Werner Meier und Betriebsleiter Zuberbühler sowie dem Gruppenvorstand BGF fand am 25. Februar 1953 im Hotel Bahnhof statt. Gegenstand der Besprechung war die Eingabe vom 23. Dezember 1952, wegen Lohndifferenzen gegenüber der WAB/JB. Ob die Besprechung von Erfolg war, entzieht sich der Kenntnis des Schreibenden. Jedenfalls war der zweite Teil gemütlich und dauerte bis in die Morgenstunden des 26. Februars. Werner Meier erinnert sich noch heute an jenen unvergesslichen Abend, den er «Salamitürg» nennt und bei jeder Gelegenheit äussert er den Wunsch, wieder einmal mit Kollegen der Firstbahn einen so gemütlichen Abend zu erleben. Möge sich die Gelegenheit bieten, ihm diesen Wunsch zu erfüllen, aber vielleicht würde dann die Salami nicht so reichlich geschnitten wie an jenem Abend.

Die Gruppenversammlung fand am 21. April 1953 im Restaurant Steinbock statt. Präsident Fritz Baumann orientierte die Versammlung über das neue Lohnregulativ, das immer noch auf sich warten lasse. Das wichtigste Traktandum dieses Abends waren die Wahlen. Da der alte Vorstand amtsmüde war, wurden neu vorgeschlagen und auch einstimmig gewählt: Als Präsident: Alfred Abegglen, als Vizepräsident: Gottfried Bohren, als Sekretär: Hans Bleuer, als Kassier: Hans Egger, als Beisitzer: Albert Boss. Dem alten Vorstand, aber vor allem Präsident Fritz Baumann, wurde für die grosse Arbeit in der Gruppe der beste Dank ausgesprochen.

Die Herbstversammlung fand am 16. Dezember 1953 im Restaurant Steinbock statt. Präsident Abegglen eröffnete die Versammlung. Eine rege Diskussion entstand wegen dem Brief vom 11. Juli 1953, den die Hilfsstarter an die Direktion BGF geschickt hatten. In diesem Brief verlangten die Hilfsstarter eine Gleichstellung mit dem Starter, da beide die gleichen Arbeiten verrichten müssten und für gleiche Pflichten wurde auch gleicher Lohn verlangt.

An der Zusammenkunft der Direktion mit den Hilfsstartern im Hotel Bellevue wurde uns klar gemacht, dass es nicht möglich sei, das ganze Personal in die gleiche Lohnklasse einzureihen, dass auch in anderen Betrieben verschiedene Lohnklassen vorhanden seien. Die Hilfsstarter konnten aber nicht begreifen, dass sie mit dem Stationswärter verglichen wurden, da dieser bei der WAB/JB kein Konduktourdienst tue, wie der Hilfsstarter bei der Firstbahn, der die gleiche Arbeit verrichten müsse wie der Starter. Die Starter waren erzürnt, dass die Hilfsstarter von sich aus diesen Brief geschrieben hatten.

Aus dem Jahresbericht 1954

Das Schlechtwetterjahr 1954 brachte schon während der Wintersaison aussergewöhnlich viele Nebeltage. Wenig Sonne und häufiger Schneefall beeinträchtigten den Skisport und damit auch den Verkehr der Firstbahn. Regen und Nebel sowie kaltes und unfreundliches Wetter hemmten dann aber den Geschäftsgang ganz besonders im Sommer, namentlich in den Monaten Juni, Juli und August, also während der Zeit, die uns sonst die meisten Einnahmen bringt und für das Jahresergebnis entscheidend ist. So registrierten wir im Juni 22 Regentage und nur 6 Tage mit schönem Wetter, im Juli 20 und 6 Tage, im August 17 und 7 Tage, somit für diese drei Monate 59 Regentage und nur 19 Sonnentage. Wenn es trotzdem gelungen ist, mit Fr. 173 975.– Einnahmen an der Kasse das bisher höchste Einnahmenbetreffnis der Monate Juli zu erreichen, so zeigt dies, dass die anfangs des letzten Jahres gehegten Hoffnungen berechtigt waren und nur die ausserordentlich schlechten Witterungsverhältnisse eine weitere Steigerung der gesamten Jahreseinnahmen verhindert haben. Die Einbusse gegenüber dem Vorjahr beträgt nur 2,7%. Als Vergleich mag die Angabe des Verbandes Schweizerischer Transportunternehmungen interessieren, wonach die ihm angeschlossenen Zahnrad- und Standseilbahnen pro 1954 gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang der Einnahmen aus dem Personenverkehr von 7,1% zu verzeichnen hatten.

Um den vielen Spaziergängern, Skifahrern und Gästen der Firstbahn den Aufenthalt in unserem Gebiet so angenehm als möglich zu gestalten, schenken wir dem Ausbau der Fuss- und Spazierwege sowie der Skipisten wiederum besondere Aufmerksamkeit. Neben Verbesserungsarbeiten an bereits bestehenden Fusswegen wurde im Jahr 1954 am felsigen Hang beim «gelben Brunnen» zwischen First und Bachläger ein für jedermann leicht begehbarer Weg hinunter nach Waldspitz angelegt. Damit ist das Firstgebiet um einen weiteren wertvollen Wanderweg bereichert worden. Für Wegbauten haben wir im Berichtsjahr Fr. 19 000.– ausgelegt. Der Ausbau der Skipiste am Jochwang kostete Fr. 5600.–. Im Jahr 1954 stund die Firstbahn an 259 Tagen im öffentlichen Verkehr, und zwar vom 1. Januar bis 21. März, vom 8. Mai bis 10. Oktober und vom 18. bis 31. Dezember.

Aus dem Jahresbericht 1955

Wer heute ausländische Kurorte besucht, wer dort die Anstrengungen der bekannten Reiseländer und der Gebiete, die sich jetzt ebenfalls in den Fremdenverkehr einschalten, verfolgt, und wer die Verkaufsbestreben der Reisebureaux kennt, ist sich darüber im klaren, dass es grösster Anstrengungen und einer einsichtigen Zusammenarbeit aller bedarf, um unseren treuen langjährigen Gästen sowie der neu zu gewinnenden, anspruchsvollen Kundschaft gleiches und besseres zu bieten, als sie in den vielen anderen Ferienorten der Schweiz und des Auslandes finden. Nur wenn alle Einwohner Grindelwalds, auch die alteingesessenen Familien und Bergteiler, diese Tatsache einsehen und mit der Zeit Schritt halten, wird es möglich sein, die heutige Stellung des weltbekannten Gletscherdorfes als Wintersportplatz und als Sommerkurort beizubehalten. Was Davos, Gstaad, Arosa, St. Moritz, Zermatt und Verbier in der Schweiz oder Val d'Isère und Courmayeur in Frankreich oder Sestrière und Cortina d'Ampezzo im nahen Italien und die Deutschen und Österreicher in ihren Fremdenverkehrszentren tun, darf Grindelwald nicht lassen.

Der Bergbahn Grindelwald-First stehen deshalb in den kommenden Jahren bedeutende Aufgaben bevor. Eine Verwirklichung dieser Projekte kann jedoch nur erfolgen, wenn mit der bereitwilligen, verständnisvollen und tatkräftigen Unterstützung aller Grindelwalder und deren Behörden gerechnet werden darf. Jedermann weiss, welchen neuen Aufschwung das Gletscherdorf während der neun Jahre des Bestehens der Firstbahn genommen hat. Mit dem Prospekt, jedem Plakat und mit jeder Annonce hat die BGF den Namen Grindelwald in die Welt hinaus getragen. Hunderttausende reisten mit unauslöschlichen Erinnerungen an ihre Fahrt ins Firstgebiet in ihre Heimat zurück und sprachen dort begeistert von Grindelwald, dem sie damit immer wieder neue Gäste zuführten. Viele Kurorte beneiden Grindelwald, weil ihm zwei Propagandabudgets zur Verfügung stehen, nämlich diejenigen des Kurvereins und der Firstbahn, welche durch ihre Werbung die Streuung und Wirkung verdoppeln. Bis jetzt hat die Bergbahn Grindelwald-First AG allein mehr als Fr. 570 000.– für Werbezwecke ausgelegt. Diese Ausgaben waren nicht umsonst. Heute erfreuen sich die Hotels, Pensionen und Ferienwohnungen einer maximalen Besetzung im Sommer und eines wesentlich verbesserten Geschäftsgangs während der Wintersaison. Das brachte Verdienst und die Mittel ins Tal, die notwendig waren und immer noch nötig sind, um den Komfort und die Einrichtungen der kleinern und grössern Häuser den stets wachsenden Wünschen der Gäste anzupassen. Die letzten Jahre haben mit aller Deutlichkeit gezeigt, was die Firstbahn für Grindelwald bedeutet und welchen zusätzlichen Verkehr und Umsatz sie ihm vermittelt. Es ist deshalb bedauerlich und unverständlich, dass die Bestrebungen unserer Unternehmung, die Bahnanlage auszubauen und die dem Betrieb und den Gästen dienenden Einrichtungen zu erweitern, immer wieder Hindernisse in den Weg gelegt werden. Wenn wir nicht riskieren wollen, dass man uns meidet und Grindelwald wieder vergisst, so sind in den nächsten Jahren zu verwirklichen:

1. Die Vergrösserung der Talstation, zum Zwecke einer flüssigeren Beförderung der Fahrgäste und zur Unterbringung einer Werkstatt im gleichen Gebäude.
2. Das Erstellen eines zweckmässigen Berghauses auf First, welches bei Grossandrang im Sommer und Winter genügend Platz bietet und eine rationelle Bewirtschaftung zulässt.
3. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit unserer Bahn.
4. Die Verbesserung der Wanderwege, der Skipisten und des Dienstes für erste Hilfe bei Unfällen.

Zudem sollte gemeinsam mit den Gemeindebehörden eine Organisation geschaffen werden, welche eine vollkommene Ausnützung der Parkplätze im ganzen Dorfe ermöglicht und den Verkehr bei starkem Andrang leitend und ordnend erleichtert. Aber auch eine rasche Beförderungsmöglichkeit der Skifahrer vom Ende der Abfahrten zu den Bahnstationen und von einer Bahnunter-

nehmung zur ändern muss alle Aufmerksamkeit geschenkt werden, wenn unser Sportplatz nicht hinter den Leistungen der andern schweizerischen und ausländischen Kurorte zurück bleiben will. Leider waren unsere Bestrebungen, die sich aufdrängenden Lösungen der vorerwähnten Probleme anzubahnen und zu fördern, im Berichtsjahr von schweren Enttäuschungen überschattet. Bei der Talstation, wo wir nur 106 m² anschliessendes Terrain benötigen, kann kein Quadratmeter freiwillig erworben werden. Wir mussten daher ein sehr gefälliges und zweckmässiges Projekt aufgeben und sehen noch keine andere Lösung. Auch an der Alp Grindel gibt es Bergteiler, welche der Meinung sind, es sei unserer Unternehmung auf First keine «Mutter», das heisst kein Quadratzentimeter Boden zu verkaufen. Wir verfügen dort über nur 15 Aren Grundeigentum, auf welchem lediglich das Stationsgebäude Platz findet, währenddem z.B. der Sportbahn Beatenberg-Niederhorn für die Erstellung der Station und des Berghauses 200 Aren unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurden. Die Brienz-Rothorn-Bahn hat für Station und Berghaus 110 Aren und die Niesenbahn für denselben Zweck 280 Aren erworben. Auch das Beispiel des neuen Bergrestaurants Riffelberg ob Zermatt zeigt, dass solche Anlagen geräumig gebaut werden müssen und mit weiten Terrassen und Liegehallen versehen sind, wenn sich die Gäste wohlfühlen wollen.

Niemand, der Ruhe und Entspannung sucht, lässt sich gerne in enge Räume und auf kleinen Terrassen einpfirchen. Wenn wir unseren Gästen nicht genug Platz bieten, so werden sie eben First meiden, was sich auf die Dauer nicht nur für uns, sondern auch für Grindelwald und insbesondere für diejenigen Leute, welche uns jetzt so wenig Verständnis entgegen bringen, nachteilig auswirken muss.

Die Arbeit der Gruppe Firstbahn in den Jahren 1954 und 1955

Aus dem Protokollbuch der Gruppe BGF will ich einen Teil niederschreiben. Es ist das einzige Schriftstück, das Auskunft gibt, über die Tätigkeit und Arbeit der Gruppe:

Hauptversammlung, den 4. Dezember 1954, im Restaurant Bahnhof. Präsident Alfred Abegglen eröffnet die Versammlung um 21 Uhr. Anwesend waren 9 Kollegen. Leider war an diesem Abend Hockeymatch, den einige von den fehlenden Kollegen bevorzugt haben. Die Mehreinzahlung an die Alterskasse war bald erledigt, da alle Anwesenden der Meinung waren, diese könnte das Unternehmen begleichen. In der Frage der Dienstkleider wurde beschlossen, Herrn Zuberbühler anzufragen, ob es nicht möglich wäre, uns noch 2 Hemden und eine blaue Mütze zu geben, da wir es alle dringend nötig hätten. Unser Kassier Hans Egger musste leider wieder ins Spital. Unter anderem wurde noch der Antrag gestellt, jährlich nur noch eine Versammlung abzuhalten, insofern nicht etwas Ausserordentliches zu behandeln ist. Beschlossen wurde noch, bei Fr. 1.- Jahresbeitrag zu bleiben, hingegen die Busse auf Fr. 2.- zu erhöhen. Die nächste Versammlung soll im Restaurant Steinbock abgehalten werden.

Im Jahre 1955 wurde laut Protokollbuch keine Versammlung abgehalten. Dafür fand am Anfang des Jahres 1956 eine Gruppenversammlung statt. Das Protokoll von dieser Versammlung gibt uns Aufschluss über die Arbeit der Gruppe im Jahre 1955. Es ist sehr aufschlussreich, wenn man solche Protokolle lesen kann. Nicht nur heute gibt es Probleme zu lösen, sondern auch damals gab es Schwierigkeiten zu meistern und diese waren oft nicht leicht zu lösen.

Hauptversammlung, den 16. Januar 1956, im Restaurant Steinbock. Die Lohnfrage konnte leider noch nicht erledigt werden, da der Präsident der WAB noch keinen sicheren Bescheid wusste. Im Unvorhergesehenen stellt Suter Hans den Antrag, es würde sicher auch ohne Aushilfspersonal gehen, nur um die zusätzlichen Ruhetage schon im Februar einzuteilen. Auch wurde es nicht als

richtig angesehen, wenn das Aushilfspersonal Stationsdienst leistet und die Angestellten Revisionsarbeiten verrichten müssen. Steuri Gottfried und Boss Albert sagten, es sollten keine Neuanstellungen mehr gemacht werden, dies könnte sich zu unseren Ungunsten auswirken. Präsident Abegglen liess abstimmen betreffs Rücksprache mit Herrn Rudin. Eine solche Rücksprache wurde einstimmig angenommen. Die Kollegen Boss Albert, Suter Hans, Steuri Gottfried und Präsident Abegglen Alfred wurden vorgeschlagen bei dieser Rücksprache mit Herrn Rudin teilzunehmen.

Aus dem Jahresbericht von 1956

Während des ganzen Jahres wurden insgesamt 1 020 004 Sektionsfahrten ausgeführt. Damit haben wir erstmals die Zahl von einer Million Teilstreckenfahrten überschritten und ein neues Rekordresultat erzielt. Im Februar 1956 wurde auf der Sektion Egg-First der millionste Passagier bergwärts befördert und im gleichen Monat betrug die Zahl der seit Inbetriebnahme der Firstbahn ab Talstation transportierten Personen 1 400 000.

Aktennotiz von Bahnmeister Hans Balmer über die in 10 Jahren 1947/56 an der Firstbahn vorgenommenen Verbesserungen

Es ist mir ein Bedürfnis, einen Teil aus den Akten von unserem Bahnmeister Balmer hier niederzuschreiben. Der Schreibende hat bei vielen hier erwähnten Arbeiten mitgewirkt und ist darum dankbar, dass ihm diese Akten zur Einsichtnahme überlassen wurden. Gerade unsere jungen Kollegen wird es interessieren mit welchen technischen Schwierigkeiten die Firstbahn die ersten Jahre zu kämpfen hatte und welchen Einsatz von jedem Angestellten verlangt wurde, um diese Mängel zu beheben. Und nun einen Teil aus den Aufzeichnungen von unserem Bahnmeister:

«Den nachfolgenden Aufzeichnungen möchte ich zuerst eine kleine Überlegung voraussetzen. Den bisher bekannten Transportmitteln wurde immer vorgeworfen, dass sie zuviel totes Gewicht mit herumführten. Um diesem Umstand abzuweichen, wurden von der Technik immer leichtere Transportmittel gebaut, so auch die Sesselbahnen. Dieses Gewichtsparen führte dazu, dass auch die Sesselbahnen verschiedene Kinderkrankheiten aufwiesen, welche erst durch den Betrieb einer stark frequentierten Bahn aufgedeckt wurden.

Die erste Überraschung brachten die Seile. Anfänglich wurde mit einer Betriebsdauer von 6 Jahren gerechnet, doch schon nach einer Saison wurde man den Irrtum gewahr. Die Seile werden eben doppelt beansprucht, d.h. als Zug- und Trageil. Der grösste Verschleiss der Seile liegt in der Spleissung. Bei den Kreuzungen kann eine Verdickung nicht vermieden werden, da sich sieben Litzen statt nur sechs einlagern müssen. Deshalb ist der Verschleiss an den Kreuzungen am grössten. Selten kann ein Spleiss länger als eine Saison benützt werden. Das Material hält ein mehrmaliges Spleissen an der gleichen Stelle nicht aus, so dass man ganze Seilstücke einsetzen muss, was dann zwei Spleissstellen ergibt und den Verschleiss verdoppelt. Bald wird aber das einzusetzende Seilstück zu gross und es ist rentabler ein neues Seil einzuziehen. Ein weiterer Fehler liegt in den zu kurz berechneten Spannweiten. Unsere Spannweiten machen nur 8 Meter Seil aus, die Spleisslänge beträgt aber 22–28 Meter. Aus diesem Grund können wir bei einer Neuspleissung nur 2 Meter Seil heraus schneiden. Unsere ersten Seile waren 42drähtig und hatten 21 mm Ø. Dann sind wir zu 90drähtigen und 20 mm Ø übergegangen. Diese Konstruktion hat sich jedoch nicht bewährt. Wir haben dann die 72drähtige Konstruktion gewählt und den Durchmesser bis auf 23½ mm erweitert. Es hat sich gezeigt, dass diese Konstruktion für uns die geeignetste ist, jedoch mit einem Seildurchmesser von 22 mm.

Bei den Rollenbatterien haben wir leider noch nicht alle Fehler beheben können. Die ersten Mängel zeigten sich bei der Einlagerung der Wippenzapfen. Jeder über die Batterie fahrende Sessel erzeugt pro Laufrolle einen Schlag auf die Lagerung, welche für die Summe der Schläge zu schwach gebaut war. Wir haben deshalb die Auflagen um je 10 mm verstärkt und den Zapfen auf beiden Seiten durch ein Sicherungsblech, welches mit der Batteriewand verschraubt wird, festgehalten. Diese Verbesserungen haben Erfolg gehabt. Weitere grosse Schwierigkeiten hat die Schmierung gezeigt. Sämtliche Schmierstellen wurden von einem Fettmagazin aus bedient und die Lagerbüchsen waren aus Guss. Diese wurden bald angefressen, einerseits weil kein Fett zu den Gleitflächen kommen konnte und andererseits der Guss diesem einseitigen Druck nicht gewachsen war. Wir verwendeten nun Bronzebüchsen und haben auf jede Wippstelle eine direkte Schmieranbohrung gemacht. Bei den Hauptzapfen ist der Erfolg da, bei den Wippen hat es leider nur zu einer Verlängerung der Lebensdauer geführt, da die Wippbewegung nur sehr klein ist. Hierauf haben wir Gummiblocklager ausprobiert, die sich als Lager gut bewährten, jedoch den Nachteil haben, auf dem Wippenzapfen anzuheben. Wegen der Kondenswasserbildung mussten wir die Hohlkörper der Batterien anbohren, womit ein Verrosten verhindert werden konnte. Später zeigte es sich, dass auch die Laufrolleneinlagerung zu schwach ist. Bei den Niederhaltebatterien konnten wir die Auflager der Rollenzapfen verstärken, bei den normalen Batterien ist dies jedoch nicht durchführbar, da kein Platz vorhanden ist. Ein gutes Anziehen der Rollenzapfen ist hier die beste Abwehr. Die Fangbogen der Batterien wurden verlängert, damit ein Hinterfangen der Sessel verunmöglicht wird. Um ein ruhiges Überfahren der Batterien durch die Sessel zu erreichen, wurden die Batterien mit Schnabelwippen versehen. Bei Masten Nr. 16 und 43 haben wir die starren Batterien durch gewöhnliche ersetzt, da bei den starren Batterien die Laufrollenlagerungen ausgeschlagen wurden. Mast Nr. 37 wurde versetzt, da die Bodendistanz zwischen 36 und 37 zu klein war. Aus demselben Grund wurde Mast 21 erhöht. Bei Masten Nr. 14 und 24 sind die «Kissen» gewechselt worden, um die Fahrtrichtung zu korrigieren.

Auch bei den Kupplungen haben sich Mängel gezeigt. Es zeigten sich Backenarmbrüche, die daherrührten, dass die Backenarme auf den Laufrollen aufschlugen, trotzdem theoretisch genügend Spielraum vorhanden war. Da die Kupplungen aber meistens nicht waagrecht auf die Batterien auffahren, ergaben sich die Schläge, durch welche der Guss härter wurde, bis die Brüche entstanden. Innert kurzer Zeit wurden diese Backen ausgewechselt und durch im Gesenk geschmiedete Stahlbacken ersetzt. Nun zeigten sich aber Risse an der Backe auf der Federseite, die durch das Härten entstanden, so dass auch diese Backen innert kürzester Frist ausgewechselt werden mussten. Da uns auffiel, dass die Kupplungen nicht gleichmässig kuppelten, haben wir herausgefunden, dass die Druckfedern ungleichen Druck hatten. Wir sind nun dazu übergegangen die Federn auf ihren Druck zu prüfen, wobei sich grosse Differenzen zeigten. An Hand von diesen Prüfungen stellten wir nun die Federn ein, was ein viel gelinderes Kuppeln bewirkt. Auch im Klemmweg haben wir durch Auftragen des Excenters eine Differenz behoben. Es hat sich gezeigt, dass jede Kupplung alle zwei Jahre revidiert werden sollte, da die verschiedenen Gleitflächen nur bei einer Revision geschmiert werden können. Aus diesen Aufzeichnungen ersieht man, dass eine gute Wartung einer solchen Anlage dringend notwendig ist.

Ein grosser Aufwand ist während den 10 Jahren für die Lärmbekämpfung gemacht worden. Unter den verschiedenen Produkten hat sich bis jetzt der Gummi am besten bewährt. Aber auch hier spielen verschiedene Faktoren mit, um den grössten Nutzeffekt erzielen zu können. Das präzise Laufen des Gummikörpers spielt dabei eine Hauptrolle. Beim Nachprüfen der Gummirollen hat sich ergeben, dass dieselben schon von Anfang an unrund laufen, was einen rascheren Verschleiss herbeiführt. Von nun an werden wir alle Gummirollen abschleifen. Wir hoffen sehr, dass nun auch hier ein Schritt vorwärts gemacht werden kann, da die Gummirollen nicht nur der Lärmbekämpfung dienen, sondern den Verschleiss der Anlage reduzieren, da die Schläge beträchtlich abgeschwächt werden, ist auch die Lebensdauer der Seile länger.»

Aus dem Protokollbuch der Gruppe BGF entnommen

An der Hauptversammlung, den 24. November 1956, im Hotel Bahnhof, waren 12 Kollegen anwesend. Entschuldigt hatten sich Burgener Hans und Steuri Gottfried, Egger Hans war in England. Präsident Abegglen kann Feuz Heinz und Inäbnit Hans als neue Mitglieder begrüßen. Der Vorstand wird für eine weitere Amtsdauer bestätigt und es wird beschlossen, dass bei Wahlen auch abwesende Kollegen gewählt werden können. Im weiteren wird beschlossen, Einladungskarten anfertigen zu lassen, mit denen die Mitglieder zur Versammlung eingeladen werden können. In Sachen Dienstkleider wurde die Meinung vertreten, das Personal hätte dringend Pullover mit Ärmeln nötig. Der Präsident regt an, dass wir in der Revisionszeit den Samstagnachmittag frei bekommen sollten, da in der Saison an Sonntagen durchgehend gefahren werde und das Personal nur eine verkürzte Mittagspause habe. Dieser Anregung wird einheitlich zugestimmt.

Der freie Samstagnachmittag wurde dann eingeführt für die Überzeit, die wir an Sonntagen in der Saison machen mussten. Später als in der Hochsaison und besonders im Winter auch an Werktagen durchgefahren wurde und die Dienstzuteilung auch am Sonntag massgebend war, fiel die Sonntagsüberzeit aus. Von da an galt der freie Samstagnachmittag in der Revision als Sonntagsentschädigung. Ich werde dann später noch auf dieses Thema zurückkommen.

Aus dem Jahresbericht von 1957

Am frühen Morgen des 18. März 1957 ist nach kurzer Krankheit unser Verwaltungsrat Herr Johann Hauser, im hohen Alter von 83 Jahren sanft entschlafen. Die Verdienste des verehrten Verstorbenen um die Firstbahn, für deren Verwirklichung er sich zusammen mit den Herren Peter Balmer und Eugen Losinger seit 1930 unentwegt einsetzte, bleiben unvergesslich.

Herr Johann Hauser war von allem Anfang an ein begeisterter Freund und Förderer des Firstbahnprojektes. Seine Unterschrift steht an der Spitze der Erklärung, mit welcher im Jahre 1930 mehr als 100 Grindelwalder die zuständigen Behörden baten, dieses zu unterstützen. Er wusste damals den Skiklub der Talschaft sowie Sir Arnold Lunn, den Zentralvorstand des SOS, die Kantonale Eisenbahndirektion und viele andere mehr für die gute Sache zu gewinnen und trat kräftig für die Verständigung mit der Studiengenossenschaft Nothaltenalp ein, bis schliesslich im Jahre 1934 die Firstbahn von der Bundesversammlung konzessioniert wurde.

Herr Johann Hauser war auch dabei und hat zahlreiche Freunde mitgebracht, als im gleichen Jahre mit Hilfe der Gemeinde der Garantieverein gegründet wurde, um die Finanzierung sicherzustellen. An allen Begehungen mit den kantonalen und eidgenössischen Behörden auf hoher Alp hat er selbstverständlich ebenfalls teilgenommen. Am 4. Juli 1938, als die Bergbahn Grindelwald-First AG gegründet wurde, finden wir Herrn Johann Hauser an der Spitze der Liste der 124 Aktionäre, welche die Urkunde unterzeichneten. Auch nach dem Krieg, als alles verloren schien und nur noch die Möglichkeit offen war, das Projekt als Sesselbahn zu realisieren, also nach einer damals neuartigen und noch kaum bekannten Bauweise, hat wiederum Herr Johann Hauser im Jahre 1946 mit zahlreichen Freunden und Gleichgesinnten mit erneuter Kraft für die Firstbahn geworben. Es ist seinen persönlichen Bemühungen zu verdanken, dass der Schweizerische Bund für Naturschutz seine heftige Opposition milderte, so dass endlich im August 1946 mit dem Bau der Bahn begonnen werden konnte. Noch Ende Dezember des gleichen Jahres fuhren die ersten Sessel hinauf bis Bort, zwei Monate später bis First. Seine Freude war unermesslich als er zusammen mit seinen Mitkämpfern die erste Fahrt genoss und das langersehnte Ziel erreicht sah.

Es ist klar, dass Herr Johann Hauser schon von allem Anfang an Mitglied des Verwaltungsrates unserer Gesellschaft war. Nach dem Ableben des unvergesslichen Herrn Peter Balmer im Juli 1951 übernahm er das Präsidium. Seine grossen Verdienste während dieser Jahre sind bestens bekannt. Er durfte auch die finanzielle Konsolidierung der Bahngesellschaft mitmachen und konnte es erleben, dass das Werk, an dem er Jahrzehnte mitarbeitete und dessen verantwortlicher Behörde er während fünf Jahren vorstand, jetzt gesund und kräftig dasteht und dass sich die Hoffnungen, die er auch für Grindelwald erstrebte, nun zu erfüllen beginnen. Verwaltungsrat, Direktion und Personal danken Herrn Johann Hauser für sein unentwegtes Einstehen für die Firstbahn während mehr als 25 Jahren, für seine Hingabe und für seine guten Dienste als Präsident der Gesellschaft und werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Im 11. Betriebsjahr war es erstmals möglich, mit den Betriebseinnahmen eine Million Franken zu überschreiten. Für eine Sesselbahn ist dies eine beachtliche Leistung. Wir benützen diesen Anlass gerne, um allen jenen, die uns bei unseren Bemühungen, den Betrieb der Firstbahn zu verbessern, den Dienst am Kunden zu verfeinern und ganz allgemein unsere Leistungen zu steigern, geholfen haben, unsern herzlichen Dank auszusprechen. Unser Dank gilt insbesondere dem Personal der Firstbahn, das durch treue Pflichterfüllung, Fleiss und guten Willen wesentlich zum erfreulichen Ergebnis beigetragen hat. Heute ist unser Unternehmen nicht mehr aus dem Gletschertal wegzudenken. Sie spielt für Grindelwald und auch für das engere Oberland eine wirtschaftlich wichtige Rolle. Sowohl im schweizerischen wie im ausländischen Fremdenverkehr gilt Grindelwald-First als ein beliebtes und weitherum bekanntes Reiseziel, das in ungezählten Reiseprogrammen zu finden ist.

Aus dem Protokollbuch der Gruppe BGF im Jahre 1957

Im Jahre 1957 fand nur eine Gruppenversammlung statt. Ich will das Protokoll dieser Versammlung teilweise hier wiedergeben. Es ist das einzig Geschriebene, das Aufschluss gibt, über das was in der Gruppe geleistet wurde. Die Zeit von 1953 bis 1960 waren die Jahre, die die Gruppe ohne Gewerkschaftsamt auszukommen glaubte. Kein Brief und keine Eingabe zeugen von der Zusammenarbeit mit dem SEV. Um diese Jahre ist es schade, wäre doch sicher die Zusammenarbeit, besonders mit Werner Meiser, sehr fruchtbar gewesen.

Hauptversammlung, den 29. November 1957, im Hotel Oberland. Es waren 18 Kollegen anwesend. Die 4% Lohnaufbesserung vom Grundlohn war bald erledigt, da alle Kollegen die gleiche Meinung hatten. In Zukunft soll die Sektion BOB, wenn es eine Lohnänderung gibt, uns benachrichtigen. Hans Egger stellt den Antrag, dass es ein Dienstkleiderreglement geben sollte, dass jeder weiss, was und wann er etwas zugeht. Peter Roth stellt den Antrag, eine Pelzgefütterte Jacke würde uns besser dienen, und er wurde auch angenommen. Beschlossen wurde noch, dass wir dringend Skihosen nötig hätten. Im weiteren wurde noch beschlossen, bei der Gruppe BGF wieder zwei Versammlungen abzuhalten, und zwar im Frühling und Herbst. Die Busse wird nur an Hauptversammlungen eingezogen. Als Kassier bleibt weiter Hans Burgener im Amt.

Aus dem Jahresbericht von 1958

Der zeitweise starke Andrang zu unserer Bahn erforderte vermehrten Einsatz unseres Personals. Es war jedoch seiner Aufgabe gewachsen. Verwaltungsrat und Direktion danken ihm und der Betriebsleitung auch dieses Jahr für ihre treue Pflichterfüllung.

Während des Berichtsjahres wurde dem Ausbau der Wege und Skipisten des Firstgebietes grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Insbesondere der beliebte Spazier- und Wanderweg wurde durch Planierungs- und Entwässerungsarbeiten sowie durch Erstellen einer Ufersicherung entlang dem Bachsee und durch den Bau von Schutzhütten, wesentlich verbessert. Im Frühsommer 1958 wurde der Weg vom Bachsee Richtung Faulhorn und Schynige Platte frühzeitig vom Schnee befreit, um die ideale Höhenwanderung früher als bisher den Touristen und Feriengästen des engen Oberlandes zu öffnen. Alle diese Arbeiten und Verbesserungen an den Sommerwegen haben sich gelohnt. Viele Zufriedene sind mit besten Eindrücken von Grindelwald und ihren Wanderungen im Firstgebiet aus ihren Ferien heimgekehrt.

Das erzürnte BGF-Personal

Immer wieder gibt und gab es Meinungsverschiedenheiten zwischen Vorgesetzten und Untergebenen. Dass es das auch heute noch gibt, sollen uns die nachfolgenden Worte zeigen. Ohne jemandem die Schuld in die Schuhe zu schieben, will ich versuchen, ein Ereignis, das an sich nicht von Bedeutung war, zu schildern. Mit mehr menschlichem Verständnis hätte Ärger beiderseits vermieden werden können. Doch in unserem Falle wäre es am Vorgesetzten gewesen den Klügere zu spielen, denn sie sind immer auf der besseren Seite und die Stärkeren.

Bei den erwähnten Meinungsverschiedenheiten ging es um die vom Eidg. Amt für Verkehr verlangten, alle 3 Jahre wiederkehrenden Eignungsprüfungen. Ein solches Schreiben erhielten wir schon im Jahre 1954, datiert vom 22. Februar, von unserer Direktion.

«Das Eidg. Amt für Verkehr verlangt, dass sich nun auch das Betriebspersonal der Sesselbahnen in regelmässigen Abständen von je 3 Jahren einer Eignungsprüfung unterzieht.

Bei dieser Prüfung ist festzustellen, ob der Angestellte die ihm übertragenen Obliegenheiten des Bahndienstes zuverlässig, sicher und mit der erforderlichen Fachkenntnis auszuüben imstande ist. Geprüft werden hauptsächlich die praktische Anwendung des Ihnen s.Zt. übergebenen Pflichtenheftes der BGF vom 15. April 1948, namentlich die Kenntnisse über das Funktionieren und den Unterhalt der Anlagen, insbesondere der Antrieb und die Kupplungen, der Seile und Rollen sowie der Sicherungs- und Telefonanlagen. Ferner werden Fragen über unsern Tarif für die Beförderung von Personen und Gütern sowie über das Verhalten im Brandfall und bei Rettungsmassnahmen infolge Betriebsunterbrüchen, kurz über alle sich im täglichen Betrieb ergebenden Funktionen jedes Einzelnen gestellt. Zudem wird jeder Angestellte einer Prüfung des Hör- und Sehvermögens unterzogen.

Die Herren Betriebsleiter Zuberbühler und Bahnmeister Balmer, welche die Prüfung durchführen, werden Ihnen mitteilen, wann diese erfolgt. Sie sind auch gerne bereit, Ihnen hierüber nähere Auskunft zu erteilen.»

1954 wurden dann die ersten Prüfungen durchgeführt, ohne dass es zu Differenzen gekommen wäre. Im Jahre 1958 wurde wieder eine Prüfung durchgeführt, die aber bei einigen Angestellten zu Meinungsverschiedenheiten mit dem Prüfenden führte. Ich meinerseits kann mich nicht erinnern an dieser Prüfung nicht korrekt behandelt worden zu sein. Von einer Anzahl Angestellten wurde eine ausserordentliche Gruppenversammlung verlangt. Diese wurde am 20. September 1958 herum im Hotel Oberland abgehalten. Von dieser Versammlung besteht aber kein Protokoll und sie war auch die einzige, die in diesem Jahr abgehalten wurde. Das Ergebnis dieser Versammlung ersehen wir in folgendem Schreiben, das der Gruppenvorstand im Auftrag an die Direktion BGF zu richten hatte:

«Wir sehen uns veranlasst, zu den alle 3 Jahre stattfindenden Prüfungen einmal Stellung zu nehmen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass der Betrieb von jedem Angestellten ein gewisses Mindestmass an Kenntnissen erfordert. Sicher hat im Laufe der Jahre ein jeder von uns auf diesem Gebiet einen Fortschritt erzielt.

Das Personal glaubt aber, dass die Art und Weise wie der Bahnmeister die Prüfungen über die elektrischen und technischen Anlagen der Bahn bisher durchgeführt hat, nicht angebracht sind. Wir glauben auch mit Bestimmtheit feststellen zu müssen, dass die Instruktionen über die elektrischen Anlagen, wie wir sie bisher erhalten haben, nicht genügen und wünschen darum in Zukunft in korrekter und einem jeden verständlichen Art aufgeklärt zu werden.

Es wäre wünschenswert, wenn die Direktion die Sache einmal gründlich prüfen würde und den Bedürfnissen der Anlagen entsprechend Betriebsvorschriften ausarbeiten würde. Verschiedene Vorkommnisse haben gezeigt, dass das Fehlen solcher klarer und verständlicher Anweisungen nicht vom Guten sind, und dass der Prüfende sich selber in Widersprüche verwickelt. Auch scheint uns verfehlt, Prüfungen durchzuführen über Installationen, die nicht in Ordnung sind.

Wir möchten ein Vorkommnis anführen, das sich diesen Sommer auf der Station Oberhaus ereignet hat, als durch Blitzschlag die Feinsicherung der Telefonanlage durchbrannte. Die Sicherung wurde vom diensttuenden Personal ausgewechselt und dem Elektrizitätswerk Grindelwald zugestellt, zwecks Ergänzung der Reserve. Durch das Elektrizitätswerk Grindelwald wurde festgestellt, dass die bisher verwendete Sicherung nicht dem vorgeschriebenen Wert entsprach. Nach Kenntnisnahme dieser Tatsache wurde eine vorschriftsgemässe Sicherung eingesetzt. Der Bahnmeister liess aber die Sache nicht auf sich beruhen und führte Prüfungen durch, die für das Personal beleidigend wirkten. Worte wie erschreckende Unwissenheit und Interesselosigkeit, die eine Schande seien, werden wir uns aber nicht mehr gefallen lassen und jede Prüfung dieser Art zurückweisen, lag doch der Fehler, wie der Fall Oberhaus zeigt, beim Prüfenden selbst.

Beiläufig möchten wir noch erwähnen, dass der reibungslose Betrieb nicht nur der guten Organisation, sondern auch der guten Zusammenarbeit des Personals zuzuschreiben ist.

Trotz allem hoffen wir, dass die Kluft zwischen Betriebsleitung und Personal nicht noch vergrössert wird, sondern ein Weg zur Verständigung und guten Zusammenarbeit gefunden werden kann. Zu einer der Sache förderlichen Aussprache erklären wir uns jederzeit bereit.»

Der Brief wurde nun an die Direktion abgeschickt. Seit jener Zeit fanden keine Prüfungen mehr statt. Die ganze Angelegenheit war bald vergessen und die aufgebrachten Gemüter beruhigten sich schnell. Solche Meinungsverschiedenheiten sind oft von Gutem und mancher nimmt dann wieder mehr Rücksicht auf den andern als zuvor.

Die Streckenrevision in der Zwischensaison

Nach jeder Saison muss die ganze Bahnanlage einer gründlichen Revision unterzogen werden. Die ganzen maschinellen Anlagen in den Stationen müssen einer gründlichen Kontrolle standhalten. Alle Teile der Antriebe und der Spannstation, die nicht mehr einwandfrei sind, müssen ausgewechselt oder repariert sein, wenn die nächste Saison beginnt. Sämtliche 4 Seile werden aufs genaueste geprüft und wenn sie schadhaft sind durch neue ersetzt. Am wichtigsten scheint mir aber die Revision der Rollenbatterien zu sein, denn auf der Strecke kann man auftretende Schäden während der Saison nicht so gut beobachten wie in der Station, wo man alles jeden Tag vor Augen hat. Die Streckenrevision wird meist von den gleichen Angestellten durchgeführt, die eine gewisse Erfahrung von den Durchführenden verlangt. Besonders in der Saison ist es

wichtig, denn der Angestellte, der mit der Kontrolle und dem Schmieren der Rollenbatterien betraut ist, genau weiss auf was am meisten zu achten ist. Nachlässigkeit wäre hier fehl am Platz und könnte zu Betriebsstörungen führen.

Ich will hier nun über die Streckenrevision berichten, da ich fast immer bei diesen Arbeiten mit-half und von 1962 bis 1970 für die 1. und 2. Sektion verantwortlich war. Kaufmann Hans I ist verantwortlich für die 3. und 4. Sektion. Manche schöne Stunden haben wir hoch oben an den Masten erlebt, aber auch schweres und ungemütliches, bei Regen und Schnee, bei Sturm und Kälte und dem schönsten Sonnenschein. Auch den Gefahren sind wir ausgesetzt gewesen und sind es immer noch. Oft hat man Glück gehabt, dass kein Unglück passierte. Ich will aber von diesen Gefahren nicht berichten, denn die meisten Angestellten sind sich deren bewusst, seien sie auf der Strecke oder in der Antriebsstation, wo sie fahren müssen. Die Streckenrevision beginnt gleich nach dem Einstellen des Betriebes. Als erstes macht man die sogenannte Vorkontrolle, um festzustellen, was alles ausgewechselt werden muss. Diese Arbeiten führt man mit dem Reparaturgehänge aus, auf dem sich die nötigen Werkzeuge, die Ersatzteile und Rollen zum Auswechseln befinden. Wenn man am Morgen auf die Strecke geht, ist es wichtig, dass man alle Werkzeuge und Ersatzteile auf dem Gehänge mitführt, da es zu umständlich wäre Vergessenes zu holen. Nach der Vorkontrolle, bei der man jede Rollenbatterie und selbst jede Rolle genau nachschaut, die defekten Teile in einem Büchlein notiert, kann dann das Auswechseln beginnen. Das Auswechseln der Rollen kann vom Reparaturgehänge ausgeführt werden. Mit einem sogenannten Seilabheber kann das Seil von den Rollen hochgewunden werden, so dass die beiden Rollen, die in einer Wippe gelagert sind, frei werden. So ist es möglich den frei gewordenen Rollenzapfen loszuschrauben und aus seinen Lagersitzen herauszuschlagen. Auf diese Art kann die Rolle mühelos herausgenommen und durch eine neue ersetzt werden. Auch Wippen können auf diese Art ausgewechselt werden.

Die Verständigung mit der Antriebsstation ging lange Jahre mit Signalzeichen mit dem sogenannten Horn vor sich. Um den Antrieb vorwärts zu bewegen, musste man auf der Strecke das Signalhorn zweimal betätigen. Für das Rückwärtsfahren, musste das Signalhorn dreimal betätigt werden. War man mit den Arbeiten fertig und gab die Strecke frei, so wurde das Signalhorn viermal getätigt. Nach diesen akustischen Zeichen musste der Angestellte auf der Antriebsstation fahren. Nur zuverlässige Leute gaben hier Gewähr für die Sicherheit der Leute auf der Strecke. Später wurde die Verständigung dann mit Telefonen ausgeführt, was grössere Sicherheit bot. Heute werden alle solchen Arbeiten nur noch mit Funkverbindung ausgeführt. Auf diese Art ist es fast nicht mehr möglich, dass wegen falschem Fahren von der Antriebsstation aus ein Unglück passieren kann. Die Funkgeräte sind heute in unserem Betrieb nicht wegzudenken und erleichtern sehr viele Arbeiten, wenn eine reibungslose Verständigung von der Strecke zur Station hergestellt werden kann. Eine solche technische Verbesserung dient vor allem der Sicherheit des Betriebes und des Personals.

Eine der wichtigsten Arbeiten auf der Strecke ist das Auswechseln der Rollenbatterien, Batterien, die stark verrostet oder die Wippzapfen eingeschlagen sind oder irgend einen Defekt aufweisen, werden bei der Vorkontrolle notiert und dann ausgewechselt. Der Vorgang einer solchen Arbeit will ich hier nur kurz schildern. Wenn also zum Beispiel bei Mast Nr. 20 eine Rollenbatterie ausgewechselt werden muss, so begeben sich 4 Mann zur Stelle. Auf einem Transportgehänge sind die nötigen Werkzeuge verladen und werden nun zu Mast 20 gefahren. Circa 50 m dahinter ist auf dem nächsten Gehänge die in der Werkstatt revidierte Ersatzbatterie verladen. Wenn der Transporter mit dem Werkzeug nun zur Stelle ist, so wird die Bahn angehalten. Die Werkzeuge abgeladen und jedes an seinen Platz gebracht. Wenn die Werkzeuge abgeladen sind, so fährt man mit der Rollenbatterie bis zur richtigen Stelle, um auch diese abzuladen. Mit dem Habegger, der an einem Ausleger hängt, wird die Rollenbatterie vom Transporter hochgehoben, dann auf den

Boden hinunter gelassen. Ist dann diese Arbeit getan, so fährt man mit dem Transportgehänge von der Batterie weg. Nun kann die eigentliche Arbeit, das Wechseln der Batterie beginnen. Mit zwei Stricken, die je am Einfahrtsbogen und am Ausfahrtsbogen befestigt werden, wird die Batterie am Mast festgebunden. Zwei andere Stricke befestigt man an der Wippenlagerung und führt die zur Mitte der Batterie zusammen, damit eine Schlaufe entsteht an die man den Haken vom Habeggerseil einhängen kann. Nun muss das Seil mit dem Habegger von der Batterie abgehoben und auf die Traverse abgelegt werden, damit die Rollenbatterie vom Seildruck frei wird. Mit einem Strick wird das Seil noch festgebunden damit es sich nicht verschieben kann. Ist diese Arbeit getan, so kann die Mutter vom Batteriezapfen gelöst werden. Die Rollenbatterie ist nun noch am Habegger gesichert. Ein Mann setzt sich nun in die Traverse und schiebt mit den Füßen die nun frei am Habeggerseil hängende Batterie über den Zapfen hinaus. Die frei schwebende Batterie wird auf den Boden hinunter gelassen, wo der Haken vom Seil an die neue Batterie angehängt wird. Nun kann mit dem Aufziehen der neuen Batterie begonnen werden, was mehr Mühe bereitet als das Hinunterlassen. In dieser Arbeit können sich zwei Mann teilen. Ist die Batterie hochgezogen, so schiebt man sie wieder über den Zapfen, der vorher gründlich gereinigt und eingefettet wurde. Es kommt auch vor, dass der Batteriezapfen, wenn er eingeschlagen ist, ausgetauscht werden muss. Darum ist es wichtig, dass immer ein Reservezapfen mitgeführt wird. Sitzt die neue Batterie richtig auf dem Zapfen, so kann sie wieder mit den Stricken am Mast festgebunden werden. Darauf folgt das Anschrauben und Sichern der Zapfenmutter. Ist diese Arbeit getan, wird das Seil wieder auf die Rollen aufgelegt, so dass sämtliche Stricke entfernt werden können. Nun kann das Aufladen von der alten Batterie und dem Werkzeug beginnen. Zuerst fährt man mit dem Transporter wieder zur Batterie heran, so dass das Hochziehen mit dem Habegger beginnen kann. Die alte Batterie wird, wenn sie hochgehoben ist, auf den Transporter verladen und festgebunden. Nach dieser Arbeit kommt nun das Aufladen der Werkzeuge auf den nächsten Transporter und das Auswechseln der Batterie ist beendet.

Diese Arbeit dauert, wenn es gut geht, bis 2 Stunden, je nach Lage und Wetter. Seitdem wir überall Mastschalter an den Batterien angebracht haben, dauert das Auswechseln länger und besonders bei Niederhalterbatterien dauert die Arbeit fast doppelt so lange als vorher. Wichtig ist aber, ob geübt, sich der Gefahr bewusste Leute dabei sind. Nur gute Kameradschaft sowie Hilfsbereitschaft bieten Gewähr für rasche, zuverlässige Arbeit. Bei oft einsetzenden Regen- oder Schneefällen ist Kameradschaft und Hilfsbereitschaft doppelt nötig. In all den Jahren, da ich diese Arbeiten ausführen half, habe ich diese Hilfsbereitschaft nie vermisst, denn immer war sie vorzüglich und jeder tat sein Bestes. Ich hoffe, dass das immer so bleiben wird und jeder dem anderen hilft wo er kann, dann braucht uns für die Zukunft nicht bange zu sein.

Noch eine kurze Schilderung über die Revision der Rollenbatterie. In den Jahresberichten 1950–1953 ist die Verbesserung der Rollenbatterie erwähnt. Wie die Rollenbatterien verbessert und erneuert wurden, haben wir im Jahresbericht 1956, «10 Jahre Firstbahn sowie Aktennotiz von Bahnmeister Hans Balmer» gelesen. Die Konstruktion der heutigen Rollenbatterien, die einwandfrei sind, ist das Werk unseres heutigen Bahnmeisters Christen Baumann. Jahrelang hat er diese Revisionen und Erneuerungen durchgeführt. Heute sind natürlich die Gummirollen, die in jeder Rollenbatterie eingebaut sind, am erfreulichen Resultat, besonders der Rollen- und Wippenzapfen, die selten mehr eingeschlagen sind, mitverantwortlich. Auch die Schmierung funktioniert an den meisten Stellen einwandfrei.

Aus dem Jahresbericht 1959

Im Jahre 1959 stand die BGF während 267 Tagen in Betrieb, vom 1. Januar bis 30. März, vom 7. Mai bis 11. Oktober und vom 12. bis 31. Dezember. Die durchschnittlichen Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr wurden aus den bereits erwähnten Gründen gegenüber dem Vorjahr pro Person und Teilstreckenfahrt von 91,93 Rp. auf 97,75 Rp. gesteigert. Auf den Sommerverkehr entfielen 78,54% der gesamten Jahreseinnahmen.

Der intensive Bahnbetrieb und die Neuregelung der Arbeitszeit der Angestellten der eidg. konzessionierten Bahnunternehmungen erforderten die Einstellung neuer Arbeitskräfte. Im Laufe des Berichtsjahres wurden drei Hilfsstarter neu in den Dienst der BGF genommen, wogegen in der gleichen Zeit der Austritt eines Angestellten der gleichen Lohnkategorie erfolgte.

Um sämtliche Angestellten der Firstbahn den Übertritt von der Dienstalterskasse der Ascop in die Pensionskasse der gleichen Gesellschaft zu ermöglichen, hat der Verwaltungsrat beschlossen, die Hälfte der hierfür notwendigen Einkaufskosten zu übernehmen. Von diesem Anerbieten haben 8 Angestellte Gebrauch gemacht, so dass ab 31. Dezember 1959 insgesamt 14 Angestellte in der Pensionskasse versichert sind. Anfangs 1960 werden noch zwei weitere Neuaufgenommene in die Pensionskasse aufgenommen. Das übrige Personal der BGF bleibt weiterhin in der Dienstalterskasse der Ascop.

Die Gruppe BGF im Jahre 1959

Das Jahr 1959 brachte der Gruppe zwei sehr interessante, und man könnte auch sagen, historische Versammlungen, denn sie brachten uns in den darauffolgenden Jahren eine ziemliche Verbesserung, auch in materieller Hinsicht. Ich will nun nicht vorgreifen, sondern die Protokolle der Gruppe sprechen lassen:

Frühjahrsversammlung, den 19. Juni 1959, im Hotel Hirschen, unter dem Vorsitz von Vizepräsident Bohren Gottfried. Anwesend waren 14 Kollegen. Entschuldigt haben sich Bleuer Hans und Inäbnit Hans wegen Übernachten auf den Stationen Bort und First. Ebenfalls entschuldigt hat sich Feuz Heinz wegen Krankheit. Die übrigen Kollegen scheinen durch Arbeit am Kommen verhindert gewesen zu sein.

Eine rege Diskussion wird über die Arbeitszeitverkürzung geführt. Burgener Hans meint, die Verkürzung der Arbeitszeit sollte in Form von Ruhetagen gegeben werden, und zwar in der Zwischensaison.

Nun meldet sich Egger Hans zum Wort und schildert die Verhältnisse unseres Betriebes, wie sie im Juni an schönen Tagen entstehen können, wenn die Stationen durch das Personal nicht voll besetzt sind. Es ist unverantwortlich, führt Egger weiter aus, wie sich der Betrieb manchmal abwickelt, wenn nur 2 Mann auf der Station sind. In solchen Fällen soll und muss das Personal jede Verantwortung auf Betriebssicherheit ablehnen. Es ist merkwürdig, schliesst Egger seine Ausführungen, dass sich die Vollbesetzung der Stationen nach dem Kalender und dem Fahrplan richten und nicht nach den Bedürfnissen des Betriebes.

Vizepräsident Bohren Gottfried dankt allen anwesenden Kollegen für ihr Erscheinen und die rege Anteilnahme an den Diskussionen. Er fordert alle auf fester zusammen zu halten, aber auch Geduld zu üben, wenn nicht gerade alles wunschgemäss verläuft.

Aus dem Protokoll der Herbstversammlung vom 9. Dezember 1959

Suter Hans fragt an, ob die Beschlüsse, die im Protokoll stehen, auch weitergeleitet wurden oder nur auf dem Papier sind. Präsident Abegglen antwortet, dass das, was möglich war, erledigt worden sei.

Viel zu reden gibt die Sesseldistanz in der Hochsaison und die sich daraus ergebende Gefahr, wenn die Distanz von 40 m unterschritten wird. Niemand möchte die Verantwortung tragen, wenn einmal etwas passieren sollte. So wird nun einstimmig beschlossen, wieder einmal ein Schreiben an die Direktion zu richten, über Sesseldistanz und Verantwortlichkeit des Personals.

Präsident Abegglen spricht nun von Amtsmüdigkeit des alten Vorstands und so wird neu gewählt: als Präsident: Roth Peter, als Vizepräsident: Egger Hans, als Sekretär: Boss Albert, als Kassier: Burgener Hans, als Beisitzer: Suter Hans. Egger Hans spricht dem alten Vorstand für die geleisteten Dienste den besten Dank aus.

Ein Teil des BGF-Personals in die Pensionskasse Ascoop. Eines der wichtigsten Ereignisse war der Übertritt eines Teils des Personals der BGF von der Dienstalterskasse in die Pensionskasse der Ascoop, auf den 1. Januar 1960. Ich war schon vor der Orientierung entschlossen, den Übertritt in die Pensionskasse zu wagen.

Die Orientierung fand dann am 17. Oktober 1959 im Restaurant Bahnhof statt. An dieser Zusammenkunft wurden uns die Vorteile der Pensionskasse erläutert. Dennoch konnten sich nur acht Angestellte entschliessen in die Pensionskasse überzutreten. Der grösste Teil blieb weiterhin in der Dienstalterskasse, weil sie sich nicht binden lassen wollten. Die Meinung war stark vertreten, dass es nicht möglich sei, bis zum 65. Altersjahr als Starter tätig zu sein. Diese Meinung ist teilweise berechtigt, dann es ist oft nicht leicht für einen älteren Angestellten in der Hochsaison, besonders im Winter, den hektischen Betrieb noch mitzumachen. Anders ist es im Büro oder in der Werkstatt, denn dort sind die Angestellten dem «Rummel» weniger ausgesetzt als auf den Stationen.

Aus dem Jahresbericht 1960

Auch unsern Skipisten schenken wir im Rahmen unseres Ausbauprogramms alle Aufmerksamkeit. Bedeutende Terrainkorrekturen erfolgten während der Sommermonate in der Luegenweid und auf dem sogenannten Grundstück Adler im Zuge der Grindelabfahrt. Diese wurde damit erneut wesentlich verbessert, was sich in der erhöhten Benützung der einzigartig schönen Route in vergangenen Winter leicht erkennen liess. Kleinere Terrainveränderungen fanden im Klusistadl auf der Mühlebachpiste oberhalb des Terrassenweges statt. Eine Variante dieser Abfahrt wurde von der Einfahrt zum Grit östlich am Schulhaus Mühlebach vorbei, zur neuen Brücke über den Hällergräbli führend, neu angelegt, um die Skifahrer von der mit Autos befahrenen, gefährlichen und jeweiligen sehr früh ausgeaperten Strasse zwischen Klusi und Kirche fernzuhalten und ihnen durch diese Umleitung eine schneesichere und schöne Abfahrt bis ins Dorf zu ermöglichen. Die Tragbalken der hölzernen Brücke im Grit mussten nochmals ersetzt werden, weil sie vom Spritzwasser des Mühlebachs morsch wurden und das Gewicht der Brücke nicht mehr zu tragen vermochten. Hier soll demnächst eine solide, dauerhafte Brücke in Beton oder Stahlkonstruktion erstellt werden. Die vielen Arbeiten an unseren Skipisten werden von unseren skifahrenden Gästen sehr begrüsst und oft auch gelobt, so dass sie eine gute Anlage der hiefür aufgewendeten Mittel darstellen.

Der neue Vorstand der Gruppe BGF ist im Amt

Seit dem 1. Januar 1960 amtierte nun der neue Vorstand mit Roth Peter als Gruppenobmann an der Spitze. Mit ganzer Kraft nahm der neue Präsident die ihm gestellten Aufgaben an die Hand, wobei ihn seine Kollegen im Vorstand tatkräftig unterstützten. Elf Tage nach dem Amtsantritt ging schon das erste Schreiben an die Direktion, das ich hier nun wiedergebe:

«Anlässlich unserer Hauptversammlung, im Dezember vergangenen Jahres, sind einige Probleme und Fragen erörtert worden, die wir auch Ihnen unterbreiten möchten. Wir erlauben uns daher, Sie mit gegenwärtigem Schreiben davon in Kenntnis zu setzen.

Als Hauptproblem betrachten wir dasjenige des ständig zunehmenden Sommerverkehrs, der sich während der letzten Jahre auf der Firstbahn bemerkbar macht. In Folge dessen herrscht sozusagen während des ganzen Sommers vermehrter Stossbetrieb, hauptsächlich kurz vor Mittag bergwärts und am Nachmittag talwärts. Zwangsläufig führt dieser Betrieb zu Sesseldistanzen, die oft das zulässige Mass überschreiten, wenn Abfahrts- und Ankunftszeiten für die immer zahlreicheren Gesellschaften gewährleistet sein sollen. Da wir Leistungsfähigkeit und Vorschriften des Betriebes nicht übertreten möchten, ausserdem um die scharfe Kontrolle von Seiten des Amtes für Verkehr wissen, sind wir schon aus diesem Grunde an einer Lösung dieser Angelegenheit sehr interessiert.

Weiter glauben wir feststellen zu müssen, dass die Arbeitspausen nicht den Zweck erfüllen den sie sollten. Auch sind sie zeitlich gerade dann eingeteilt, wenn der Betrieb alle Arbeitskräfte verlangt. Wir möchten vorschlagen, mit Ihnen, geehrter Herr Masshardt oder mit Herrn Rudin, zu einer Besprechung zusammen zu kommen, um die angeführten Probleme eingehender zu behandeln.

Schliesslich möchten wir Ihnen herzlich danken für das uns bis dahin immer wieder erwiesene Wohlwollen und Verständnis unserer Anliegen. Es wird darum unser aufrichtiges Bestreben sein, tatkräftig mitzuwirken und verbessern zu helfen, zum Wohl und Gedeihen des ganzen Unternehmens.»

Eine Woche später, am 18. Januar 1960, ging ein neues Schreiben an die Direktion der BGF ab. «Auf den 1. Januar 1960 wurde bei der Wengernalp-Bahn, wie auch bei der JB, der BLM und der BOB, in Zusammenarbeit zwischen Verwaltungen und Personal eine neuzeitliche, fortschrittlich gestaltete Lohnordnung in Kraft gesetzt. Sie berücksichtigt weitgehend die seit 1959 eingetretenen realen Lohnverbesserungen bei den öffentlichen Verwaltungen und Verkehrsbetrieben. Nebst verkürzten Aufstiegszeiten bringt sie auch verschiedene strukturelle Änderungen in der Einreihung und bedeutend verbesserte Anfangsbesoldungen. Einige Personalkategorien können gemäss ihren dienstlichen Verrichtungen in ein höher bewertetes Amt aufsteigen. Dies betrifft unter anderem auch die Ämter, die bisher für dieohne Einstufung des BGF-Personals als Grundlage dienten.

1. Stationswärter / Stationswärter mit Bureau WAB; Kl. 92 beziehungsweise Kl. 93 gleich Hilfsstarter BGF (alte Ordnung)
Diese beiden Ämter können neu in höheren Dienstalter als Stationswärter I in die Kl. 93 und als Betriebsgehilfe I in die Kl. 94 eingereiht werden. Als Grundlage für Kl. 94 dient die alte Kl. 93 Wäster mit Bureau dienst, d.h. mit Billettverkauf und ein Dienstalter von 10 Jahren.

1. Kondukteur WAB, Kl. 95 gleich Starter BGF (alte Ordnung)
Beim Zugpersonal WAB ist neu eine Dienstaltersklasse Kondukteur I in Lohnklasse 96 geschaffen worden. Der junge Kondukteur verbleibt zehn Jahre in Kl. 95 als Kondukteur II, alsdann erfolgt Beförderung in Kl. 95 als I. Weiter wurde dem gesamten angestellten Personal der oben

genannten Betriebe als Sofortausgleich eine einmalige zusätzliche Lohnerhöhung gewährt. Diese ist nicht einheitlich, sondern unter Berücksichtigung der nunmehr verkürzten Aufstiegszeiten variabel gestaltet, beträgt aber in der Regel eine bis zwei Jahresstufen.

Sehr geehrter Herr Direktor, das Personal Ihres Betriebes hat von dieser, Ihnen eben in kurzen Zügen dargelegten neuen Lohnordnung beim Nachbarbetrieb WAB mit Interesse Kenntnis genommen. Es hat den Unterzeichneten Auftrag gegeben, in Anlehnung an diese Veränderungen Ihnen den als Beiblätter Nr. 1, 2 und 3 beiliegenden Einteilungs- beziehungsweise Lohnreformvorschlag zu unterbreiten.

Wir bitten Sie, diesen in wohlwollendem Sinne zu überprüfen und dabei auch die Einzelposten von BGF-Angestellten nicht zu vergessen. Wie uns noch mitgeteilt wurde, hat Herr Nydegger vom Eisenbahner-Verband die Lohnverhandlungen bei der WAB geleitet. Wenn es von Ihnen gewünscht werden sollte, könnte er auch hier beratend mitwirken.

Bei dieser Gelegenheit sprechen wir Ihnen für Ihre wiederholt bewiesene Aufgeschlossenheit dem Personal gegenüber den verbindlichsten Dank aus. Wir erwarten gerne auch in dieser Angelegenheit Ihren positiven Bericht und geben der Hoffnung Ausdruck, dass die Firstbahn weiterhin erfreuliche Betriebsergebnisse erzielen möge.»

Am 28. Januar 1960 fand dann die mit der Direktion gewünschte Aussprache «in der Pinte» statt. Anwesend waren die Herren Masshardt, Rudin, Zuberbüler und Balmer. Von der Personalseite waren anwesend Roth Peter, Egger Hans und Boss Albert.

Gegenstand der Besprechung waren zwei Schreiben der Gruppe Firstbahn. Das erste, datiert vom 11. Januar 1960, mit Inhalt über Sesseldistanz und Betriebssicherheit. Das zweite, datiert vom 18. Januar 1960, über die Gehaltsrevision.

Herr Masshardt erläuterte kurz seine Meinung über die Sesseldistanz und warnte uns, unter keinen Umständen unter 40 m zu gehen. Jeder Angestellte kenne ja die Vorschriften genau. Es sei besser die Gäste warten zu lassen als zu überlasten. Wegen den Pausen war Herr Masshardt der Ansicht, dass sie genommen werden sollten, wenn nicht zu starker Betrieb herrsche. Es sollte sich immer die Möglichkeit bieten die nicht bezogene Zeit später zu nehmen.

Wegen dem Schreiben vom 18. Januar 1960 waren Direktion und Betriebsleitung der Meinung, dass der SEV als Mittler in Aktion treten sollte. So begann nun die Zeit mit Hans Nydegger als Vermittler zwischen der Direktion und dem Personal. Anfangs Februar fand dann im Hotel Bahnhof eine Besprechung statt. An dieser Besprechung nahmen Hans Nydegger vom SEV sowie der gesamte Vorstand der Gruppe BGF teil. Besprochen wurden die Lohnforderungen des Personals der Firstbahn. Hans Nydegger wurde der Auftrag erteilt, betreffend Gehaltsrevision eine Eingabe an unsere Direktion einzureichen.

Ein Teil dieser Eingabe datiert vom 25. Februar 1960 folgt nach:

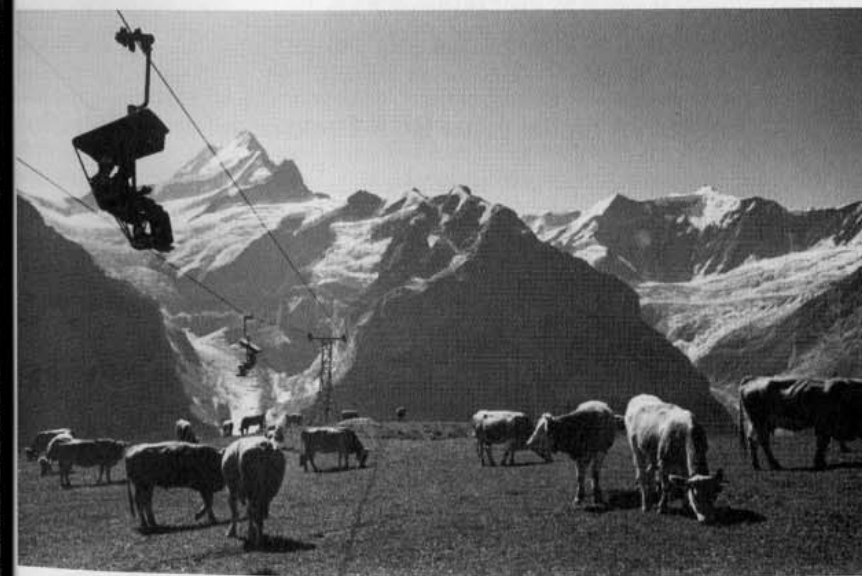
«Die auf den 1. Januar 1960 bei der Wengernalp-Bahn in Kraft getretene neue Gehaltsordnung hat Ihrem in unserem Verband organisierten Personal Anlass gegeben, sich mit einer Eingabe an Sie zu wenden und eine Verbesserung der Gehaltsverhältnisse bei der Firstbahn zu postulieren. Die vom Personal eingereichte Eingabe ist uns in Kopie zugestellt worden und wir möchten dazu kurz folgendes bemerken: Obwohl grundsätzlich in unserem Verband das Gewerkschaftsamt sich mit solchen Gehaltsrevisionen befasst und die Vertretung bei den Verwaltungen und Behörden übernimmt, begrüßen wir es, dass dort, wo das auf Grund eines weitgehenden Verständnisses, wie das bei Ihnen der Fall ist, möglich wird, sich das Personal direkt mit der Verwaltung zu einigen versucht. Selbstverständlich unter gegenseitiger Verständigung und von unserer Seite mit der Zusicherung, jederzeit zu nötigen Verhandlungen bereit zu sein, wie wir das anlässlich der

in unserem Büro stattgefundenen Besprechung Ihren beiden Herren mitgeteilt haben. Auf einer solchen Basis wird es sicher immer wieder möglich sein, allseits befriedigende Lösungen zu finden.»

Ich will den weiteren Inhalt der Eingabe hier nicht mehr niederschreiben, da vieles ähnlich lautet wie im Schreiben vom 18. Januar 1960.

Am 30. März beschloss der Verwaltungsrat der BGF in seiner Sitzung dem Gesuch des Personals um Gehaltsrevision, das durch den SEV unterbreitet wurde, im vorgeschlagenen Umfang zu entsprechen.

Die Gruppe Firstbahn richtete am 16. August 1960 ein Dankeschreiben an die Direktion der BGF. Alle Kollegen waren erfreut über den Erfolg, den die von Kollege Hans Nydegger eingereichte Eingabe gehabt hatte.



Unterhalb Bergstation First mit Ausblick auf Schreckhorn und Fiescherhörner (Foto: E. Schudel)

Aus dem Jahresbericht der BGF 1961

Erweiterung des Skigebietes durch den Bau neuer Skilifte. Nördlich und oberhalb der Station First der Sesselbahn befindet sich das 1500 m lange und 500 m breite Widderfeld. In diesem nach Südwesten geneigten offenen, lawinsicheren Gelände bieten sich dem Skifahrer zahlreiche Möglichkeiten, auf steilen oder flacheren Pisten in einem Zuge nach First hinunter zu fahren. Im Berichtsjahr wurde dieses ideale, sonnige und schneesichere Skigelände mit einem leistungsfähigen Skilift von First nach Oberjoch von der Skilift Grindelwald First–Oberjoch AG, an deren Aktienkapital wir beteiligt sind, erschlossen.

Weil sie jedoch nicht alle vom Oberjoch talwärts fahrenden Skiläufer mit einer Abfahrt bis First begnügen und zu erwarten war, dass viele bis zur Station Egg hinunter fahren werden, stellte sich die Frage, wie die 4. Sektion der Bergbahn Grindelwald–First entlastet werden könnte. Die Statistik der letzten Jahre zeigt, dass in den Wintermonaten wesentlich mehr Bergfahrten von Egg nach First als von Bort nach Egg ausgeführt werden. Das hatte zur Folge, dass die oberste Sektion der Firstbahn diesen Andrang nicht mehr bewältigen konnte. Ihre Sessel waren mit den Gästen, die vom Tal der sonnigen Höhe von First zustrebten, bereits besetzt, so dass es unmöglich war, die bei der Station Egg in Scharen ankommenden Skifahrer sofort wiederum bergwärts zu befördern.

Zudem kommt es gelegentlich vor, dass der Betrieb auf der 4. Sektion der Sesselbahn wegen starkem Wind eingestellt werden muss. Das kann sich im Winter auch bei schönem Wetter ereignen. Alle Fahrgäste mussten bisher an solchen Tagen auf Egg aussteigen, also auf die schöne Abfahrten von First über Grindel ins Tal oder von First bis Egg verzichten, was ebenfalls zu sehr unangenehmen Situationen führte. Es war vorauszusehen, dass sich diese Verhältnisse noch verschlimmern werden, wenn der ebenfalls projektierte Skilift von First nach Oberjoch im Betrieb steht. Deshalb wurde es notwendig, den Entlastungslift Egg–First vor oder gleichzeitig mit der Erschliessung des Widderfeldes oberhalb First durch den Skilift First–Oberjoch zu bauen.

Die Jahresanstellung für das ganze BGF-Personal auf den 1. Juli 1960

Ein grosser Erfolg hatten wir mit der Jahresanstellung des ganzen Personals zu verzeichnen. Die meisten Starter sowie alle Hilfsstarter waren noch für neun Monate angestellt, mussten aber in den letzten Jahre nicht mehr viel aussetzen. Die Hilfsstarter, die vorher nur sechs Monate angestellt waren, sind seit dem 1. Januar 1960 an alle für neun Monate angestellt worden, wegen dem Eintritt in die Pensionskasse.

Der Winterbetrieb vor dem Bau der Skilifte Oberjoch und Egg

Seit dem Beginn der Firstbahn war der Winterbetrieb gegenüber dem Sommerbetrieb nicht sehr rentabel bis eben die beiden Skilifte gebaut wurden. Es ist aber auch zu erwähnen, dass der Skisport und der Wintersport in den ersten Betriebsjahren nur gering war gegenüber heute. Zudem fehlte es den meisten Leuten an der nötigen Zeit und am nötigen Geld, denn die Ferien und die Freizeit waren damals noch kürzer als heute, der freie Samstag von heute galt in den ersten Jahren der Firstbahn in den meisten Betrieben noch als Arbeitstag. Die Löhne der meisten Arbeiter sowie Angestellten waren so klein, dass es vielen gar nicht möglich war überhaupt eine Skiausrüstung anzuschaffen. In den Städten und Industriezentren konnten die jungen Leute überhaupt

nicht so skifahren wie sie es heute können, denn jetzt lernen die Kinder diesen schönen Volkssport schon von klein auf. Überall werden Skilager für die Kinder geschaffen, so dass jährlich tausende von Kindern, die Freude an diesem gesunden fröhlichen Sport beigebracht wird. Diese ganze Entwicklung aller Jahre haben dazu geführt, dass die Wintersportplätze zu dem geworden sind, was sie heute sind. Ungezählte Sportbahnen und Skilifte wurden überall gebaut, so dass an vielen Orten den Wünschen der Gäste entsprochen wird.

Auch bei der Firstbahn ist diese Entwicklung besonders in den letzten Jahren rasch vorangegegangen, aber ich möchte hier nun von den ersten 15 Jahren Winterbetrieb berichten. Die ersten Winter wurden diesem Betrieb weniger Wichtigkeit zugemessen als später. Wenn man die Skipisten der Anfangszeit mit den heutigen vergleicht, so wird einem bewusst, wie viel es brauchte, um die Wintergäste an die sonnigen Hänge des Firstgebietes zu locken. Nach starken Schneefällen und vielleicht eintretendem Tauwetter war es oft tagelang nicht möglich einigermaßen schöne, gut befahrbare Pisten herzurichten. Am Anfang wurde kein Pistendienst, mit Ausnahme der Patrouilleure, eingesetzt und das Bahnpersonal half nach Schneefällen am Morgen die Pisten spuren. Pistenfahrzeuge gab es in den ersten Jahren keine. Blieb das Wetter nach starken Schneefällen kalt und der Neuschnee pulfrig, so war es auch ohne Raupenfahrzeuge möglich eine schöne Piste herzurichten, wenn ziemlich viele Gäste die Fahrt ins Tal wagten.

Der Bruchharst war der ärgste Feind der Skifahrer und so auch für die Einnahmen der Firstbahn. Ein schlechter oder mittlerer Skifahrer, wenn er es bei schlechten Pistenverhältnissen unternahm eine Fahrt von First ins Tal zu machen, so war er meist so müde, dass er es nicht mehr wagte nochmals eine Fahrt zu unternehmen. Am günstigsten für unseren Winterbetrieb war das andauernde schöne und sonnige Wetter, denn so kamen auch sehr viel Leute ohne Ski auf die Firstbahn. Auch der von Bort über Mühlebach führende Schlittelweg erfreute sich an schönen Tagen eines regen Zuspruchs. Bei schönen, sonnigen und warmen Wintertagen erfreuten sich auch die Terrassen der beiden Restaurants Bort und First eines guten Besuches. Mancher Gast wollte sich der wärmenden Wintersonne auf diese Art erfreuen, so dass er es sich gemütlich machte im Liegestuhl. Für jeden Skifahrer war schönes, lang andauerndes sonniges Wetter besonders gegen den Frühling das Schönste, einerseits um Skiwanderungen zu machen oder Abfahrten bei Sulzschnee bis ins Tal zu unternehmen. Die Betriebseinnahmen des Winters beliefen sich in den ersten Jahren zwischen 20 bis 30 Prozent, was ein kleiner Teil der ganzen Jahreseinnahmen ausmachten. Wenn man bedenkt, dass der Winterbetrieb gegenüber dem Sommerbetrieb einen so grossen Unterschied aufwies, die Betriebskosten für den Winter aber viel grösser waren als im Sommer, so ist es begreiflich, dass gegen die Förderung des Winterbetriebes gewisse Widerstände vorhanden waren. Der Pistendienst, wie schon erwähnt, bestand nur aus Patrouilleuren, war die ersten Jahre ungenügend und auch später als Pistenarbeiter angestellt wurden, sind diese nicht alle den ganzen Winter beschäftigt worden. Meist nach dem Internationalen Damenskirennen des SDS wurden die meisten Pistenarbeiter wieder entlassen, sicher weil man geglaubt hatte, dass sich die Kosten dieser Arbeiter nicht rechtfertigen würden, gegenüber den kleinen Einnahmen des Winterbetriebes.

Dass es auch schon im ersten Betriebsjahr ziemlich grosse Frequenzen gab, sagte uns ein Vermerk aus dem ersten Jahresbericht. Dort heisst es, dass am 29. Dezember 1974 trotz Regen und schlechten Pistenverhältnissen innert weniger Stunden 1365 Bergfahrten ab Talstation gestartet wurden. Auch dem Jahresbericht von 1949 ist zu entnehmen, dass der Sicherung der Skiabfahrts-pisten durch zweckmässige Markierung alle Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Ebenfalls wurde der Beobachtung und Registrierung der Schneeverhältnisse auf Veranlassung und im engen Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Institut für Schnee- und Lawinenforschung in Davos–Weissfluhjoch alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Zwei wichtige Sätze, die im Jahresbericht 1950 über den Winterbetrieb aussagen, möchte ich hier festhalten: Besondere Aufmerksamkeit wurde wiederum dem Unterhalt und der Sicherung der Skiabfahrtspisten gewidmet. Sie wurden von Mitte Dezember bis Ende März von zwei Skipatrouilleuren, die täglich im Dienste standen, betreut.

Laut Jahresbericht von 1951 hatte es während der Monate Januar und Februar anhaltend geschneit, was sich verkehrshemmend auswirkte. Auch an vielen Sonntagen des Winters sei das Wetter schlecht gewesen. Zudem sei der Pistensicherung, welche im Dezember 1951 vollständig von der Firstbahn übernommen wurde, vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt worden. Die Zahl der Rettungsschlitten sei auf 16 erhöht worden. Alle im Gelände verteilten Schlitten seien jetzt reichlich mit Verbandmaterial, Medikamenten und Decken versehen. Die beiden im Firstgebiet eingesetzten Skipatrouilleure, welche über einen Lawinenhund verfügen, haben ihren Dienst mit Sachkenntnis versehen.

Das Jahr 1952 brachte laut Jahresbericht in den Monaten Januar bis einschliesslich April fast gleich grosse Einnahmen aus dem Personenverkehr wie im Vorjahre. Auch ist erstmals der Schlittelweg von Bort nach Grindelwald erwähnt. Die mit den Skiabfahrtspisten und dem Schlittelweg betrauten Skipatrouilleure, die heute über Erfahrung und Sachkenntnis verfügen, haben ihren oft nicht leichten Dienst mit Takt versehen. Weiter heisst es, dass der Winterbetrieb 29 Prozent der Jahreseinnahmen brachte.

Im Jahre 1953 brachten die Monate Januar und Februar eine starke Verkehrssteigerung. Weiter heisst es für den Schlittelweg von Bort nach Grindelwald sei eine neue, bessere Route gewählt worden, was den nichtskifahrenden Gästen diente und von diesen geschätzt wurde. Auch wurde zur Sicherung der Skipisten starke Schneebrücken errichtet und im Jochwang Erdbewegungen zur Verlegung der Skipiste durchgeführt.

Eine Notiz aus dem Jahresbericht 1956 darf an dieser Stelle nicht fehlen: Auch im ausserordentlich kalten Februar benützten erfreulich viele Gäste die «luftigen» Sessel der Firstbahn und trugen sogar zu einer Steigerung der Einnahmen von 13 Prozent gegenüber dem bisher höchsten Februar-Ergebnis bei.

Auch aus dem Jahresbericht von 1957 ist zu entnehmen, dass die Firstbahn am 1. Januar den Betrieb wegen Föhnsturm den ganzen Tag einstellen musste. Weiter heisst es, im Vergleich zum Vorjahr sind die Erträge aus dem Personenverkehr der Winterbetriebszeit wegen der prekären Schneeverhältnisse fühlbar zurückgegangen.

Der Jahresbericht 1958 sagt uns folgendes über den Ausbau am Katzentritt: Zu erwähnen ist hier vor allem die neue Skibrücke am Katzentritt, in der Nähe der Station Oberhaus, welche dem Skifahrer das Überwinden einer schwierigen Steilrampe enorm erleichtert hat und zu einer starken Belebung der Abfahrt von Bort über Kapf, Katzentritt, Terrassenweg, Bodmi, zur Talstation führt.

Aus allen diesen Abschnitten aus den Jahresberichten ersehen wir, was es alles brauchte, um den Winterbetrieb einigermaßen attraktiv und sicher zu gestalten. Alle Erneuerungen und Verbesserungen sollten dankbar anerkannt werden. Ein grosser Förderer all dieser Verbesserungen für den Wintersport im Firstgebiet ist Herr Roland Rudin. Es sind zum grössten Teil seine Verdienste, dass wir an den Sonnenhängen von Grindelwald diesen gewaltigen Winterbetrieb haben, der immer noch zunimmt. Er war es, der in der halben Welt neue und moderne Sportplätze aufsuchte und deren Einrichtungen anschaute. Heute ist im Firstgebiet das meiste verwirklicht, was Herr Rudin für seinen geliebten Wintersport schon vor Jahren angestrebt hat.

Aus dem Jahresbericht 1962

Der Sicherheits- und Rettungsdienst hat unter der Leitung von Herrn Alfred Bhend sehr gut funktioniert. Er verfügte im letzten Winter über drei Patrouilleure, die nun auch mit Funkgeräten ausgerüstet sind. Im Berichtsjahr wurde mit dem Bau eines Gebäudes, das einen Aufenthaltsraum für die Patrouilleure enthält und den Pistenarbeitern Gelegenheit bietet, ihr Mittagessen zu wärmen und in einem freundlichen und zweckmässigen Lokal einzunehmen, begonnen.

In ihm sind auch die Einsatzzentrale des Sicherheits- und Rettungsdienstes und dessen Materialdepot untergebracht. Zudem enthält es einen Raum für Notfälle. Das neue Gebäude konnte bereits im letzten Winter bezogen werden. Wir werden im nächsten Geschäftsbericht über diese nützliche und zweckmässige Anlage, an deren sich auch die Skilift Grindelwald First-Oberjoch AG angemessen beteiligen wird, nähere Angaben machen.

Die im Spätherbst des Jahres 1961 durchgeführte Erweiterung des Bergrestaurants First und der Küche haben sich ausgezeichnet bewährt. Wie notwendig die Vergrösserung um hundert zusätzliche Plätze im gedeckten Raum und um achtzig zusätzliche Sitzplätze auf der Sommerterrasse vor dem Gebäude waren, zeigt deutlich die nachstehende Zusammenstellung der Pachtzinseinnahmen:

Winter	1959/60	Fr. 5 973.—	Sommer	1960	Fr. 15 670.—	Total	Fr. 21 643.—
	1960/61	Fr. 8 070.—		1961	Fr. 18 967.—		Fr. 27 038.—
	1961/62	Fr. 16 282.—		1962	Fr. 20 028.—		Fr. 36 315.—

Aus den Protokollen der Gruppe BGF im Jahre 1962

Auch das Jahr 1962 ist meiner Meinung nach für das Personal sehr erfolgreich gewesen, konnten wir doch eine «Allgemeine Dienst- und Besoldungsordnung» verwirklichen, die uns auf den 1. Januar 1963 eine starke Verbesserung in jeder Hinsicht brachte. Sie ist zum grossen Teil die Idee unseres Präsidenten Peter Roth gewesen. Entworfen wurde die Dienst- und Besoldungsordnung mit ihren 63 Artikeln und 2 Anhängen zum grössten Teil von Kollege Hans Nydegger, Sekretär SEV. Seine grosse Arbeit für uns ist ihm bestens zu verdanken und wir werden sie weiterhin zu schätzen wissen.

Aus dem Protokoll der Gruppenversammlung vom 4. Mai: Präsident Peter Roth kann 20 Kollegen begrüßen. Besonders begrüsst er aber die Kollegen Hans Nydegger, Sekretär SEV, sowie Walter Widmer, Präsident der Sektion BOB. Unter Traktandum Lohn- und Anstellungsverhältnisse erläutert der Präsident Peter Roth kurz die Situation. Nach langer Diskussion wird einstimmig beschlossen, mit der Betriebsleitung über eine höhere Gehaltsordnung eine Aussprache zu halten. Bei dieser Aussprache sollen Hans Nydegger und Peter Roth teilnehmen. Die im Protokoll erwähnte und beschlossene Zusammenkunft mit der Betriebsleitung fand dann statt. Hier wurde Hans Nydegger beauftragt, einen Entwurf für eine Dienst- und Besoldungsordnung zu schaffen. Im August des gleichen Jahres wurde die ganze, neu geschaffene Dienst- und Besoldungsordnung Artikel für Artikel durchgenommen und was nicht zu passen schien abgeändert. Diese Arbeit fand im Hotel Bahnhof statt und dauerte den ganzen Tag. An dieser Arbeitstagung nahmen Betriebsleiter Werner Zuberbühler, Sekretär Hans Nydegger, Präsident Peter Roth und Gruppensekretär Albert Boss teil. Am Abend eines anstrengenden Tages waren 63 Artikel durchberaten, so dass die Anfertigung der Dienst- und Besoldungsordnung beginnen konnte. Im Herbst sollte sie dann von der Personalversammlung genehmigt werden und auf den 1. Januar 1963 in Kraft treten.

Im Herbst fand dann die für uns sehr wichtige Versammlung statt. Einige Worte aus dem Protokoll dieser Versammlung: Nach langen Diskussionen wird der Dienst- und Besoldungsordnung einstimmig zugestimmt und vom Präsidenten bestens verdankt. Vizepräsident Hans Egger dankt im Namen des Personals dem Verband und seinen Organen. Ebenfalls dankt er der Direktion sowie der Betriebsleitung für ihr Verständnis. Besonders dankt er aber Peter Roth für seine Arbeit, die er mit der neuen Dienst- und Besoldungsordnung gehabt hat. Auch Walter Widmer spricht der neuen Lohnordnung den Segen und freut sich für das Personal der BGF.

Aus dem Jahresbericht 1963

Im Winter 1962/63 lag im Firstgebiet, wie auch in der gesamten Schweiz, eine aussergewöhnlich hohe Schneedecke. Nach den ersten grossen Schneefällen in der zweiten Hälfte des Monats Dezember 1962 war schon schlechtes, oft stürmisches Wetter. An schönen Tagen herrschte grosse Kälte. Mitte Januar und Mitte Februar schneite es öfters in grösseren Mengen, und selbst Ende März sowie während der beiden ersten Wochen im April stellten sich immer wieder ergiebige Schneefälle ein.

Ende März betrug die Schneehöhe im Tal überall noch mindestens 30 cm. Mitte April konnte man noch ohne Schwierigkeiten und ohne Unterbruch auf allen Pisten bis zur Talstation fahren. Am 30. Mai 1963 reichte die zusammenhängende Schneedecke hinunter bis zur Station Egg. Am First wurde an diesem Tag 2 m Schneehöhe gemessen. Diese aussergewöhnlichen und für jede Skifahrer idealen Schneeverhältnisse brachten uns nicht nur Vorteile. Da auch die Voralpengebiete bis weit hinunter ins Mittelland ebenso günstige Verhältnisse aufwiesen, wurden sie wegen den kürzeren Anmarschrouten von den Sportlern der grossen Ortschaften und Städten bevorzugt. Auch die scharfe Kälte von Mitte Januar bis Mitte Februar hielt viele Skifahrer fern. Wir sind trotzdem mit dem Winterergebnis zufrieden, weil wir wissen, dass in anderen alpinen Skigebieten zahlreiche Abfahrtspisten während der ganzen Saison wegen Lawinengefahr gesperrt wurden und überhaupt nie benutzt werden konnten.

Die Sommermonate, die uns drei Viertel der Einnahmen bringen, waren vorwiegend regnerisch. Erst Ende Mai stellten sich einige schöne Tage ein. Auch im Juni blieben die Erträge unter den Ziffern der beiden letzten Jahre zurück. Dagegen herrschte im Juli vorwiegend schönes Wetter. Wir erreichten mit Fr. 319 417.– die bisher beste Juli-Einnahme, um im August, der uns nur acht schöne Tage bescherte, wiederum stark zurückzufallen. Trotzdem haben wir am 16. August mit Fr. 19 232.– die höchste Tageseinnahme seit Bestehen der Bahn erzielt, weil nach längerer Regenperiode die zahlreichen Gäste Grindelwalds und viele Ferienleute aus dem Unterland den schönen Tag benützten, um das Erlebnis einer Fahrt nach First und einer Wanderung im Firstgebiet zu geniessen. Im September und Oktober war das Wetter wiederum sehr unbeständig, hauptsächlich regnerisch, kalt und neblig.

Sehr zutreffend hat das «Echo von Grindelwald» am 10. September 1963 die Wetterlage des verflossenen Sommers geschildert: «Alles Hoffen war vergebens, das Wetter war im August noch enttäuschender als im Juli und die ersehnte Schönwetterperiode blieb aus. Statt der Wärme, die sowohl vom Feriengast wie vom Bergbauern ersehnt wurde, fiel Mitte August sogar noch Schnee bis auf 1800 m.» Wenn wir trotz diesen ungünstigen Verhältnissen mit dem Verkehrsertrag im Sommer gegenüber dem Vorjahr um lediglich Fr. 6162.– zurück blieben, so wollen wir froh sein, dass der Ausfall nicht grösser war. Viele andere Bergbahnen mussten wesentlich höhere Einbußen in Kauf nehmen. Das «Oberländische Volksblatt» schreibt am 21. September 1963 folgendes: «Soeben sind die Betriebsergebnisse unserer oberländischen Bergbahnen für die Monate Januar bis August bekannt gegeben worden. Wie es nicht anders zu erwarten war, sind die Betriebser-

gebnisse des letzten Jahres nicht mehr erreicht worden. Im Winter machten sich Kälte und die guten Schneeverhältnisse im Unterland geltend, im Hochsommer war es das ungünstige Wetter, das den Ausflugsverkehr beeinflusste.» Die Firstbahn ist also relativ gut durchgekommen, was sicher nicht zuletzt auf die vorzüglich organisierte und systematisch durchgeführte Werbung, insbesondere bei den Reiseunternehmungen, in der Schweiz und im Ausland zurückzuführen ist. Seit der Betriebseröffnung kurz nach Weihnachten des Jahres 1946 bis zum 31. Dezember 1963 haben wir ab Talstation insgesamt 3 320 069 Personen bergwärts befördert.

Aus der Tätigkeit der Gruppe BGF im Jahre 1963

Wie rasch flieht die Zeit dahin in den Strom der Vergangenheit. Bald vergessen wir was hinter uns liegt und die Erinnerung an Vergangenes bleiben nur spärlich. Darum ist es mir ein Bedürfnis im Protokollbuch der Gruppe BGF zu blättern, um Halbwergessenes wieder nachzulesen. Oft staunt man was sich da alles ereignet hat, was man alles beschloss und es dauerte oft lange bis die Wünsche erfüllt waren, aber das Meiste ist heute erfüllt was wir erstrebt haben. So werfen wir nun einen Blick in die Protokolle der Gruppe BGF:

Versammlung, den 3. Mai 1963, im Hotel Bahnhof. Unter Traktandum allgemeine Umfragen stellt Hans Inäbitt den Antrag um eine Entschädigung für das Mittagessen auf der Station zu bekommen. Für diesen Antrag stimmen nur zwei, dagegen aber sieben Kollegen. Steuri Otto möchte eine Entschädigung für das Übernachten, wird aber von niemand unterstützt. Gegen diesen Antrag stimmen sieben Kollegen. Aus der Versammlung werden Stimmen laut, die Unterkünfte im Oberhaus und Egg sollten verbessert werden.

Auch am 29. November 1963 wird eine Versammlung abgehalten. An dieser Versammlung nahmen 24 Kollegen teil. Über das Traktandum Nebenbezüge wurde sehr rege diskutiert. Für das Übernachten auf den Stationen wurde Fr. 2.50 verlangt. Ebenfalls wurden für die Mahlzeitenentschädigung folgende Beträge gefordert. Für das Morgenessen Fr. 2.50, für das Mittagessen Fr. 5.– und für das Nachessen Fr. 4.50. Alle Vorschläge wurden einstimmig angenommen. Auch die Teuerungszulage soll 5% betragen und ab 1. 1. 64 ausbezahlt werden. Ebenfalls dieser Antrag wurde einstimmig angenommen. Das Traktandum Wahlen war rasch erledigt, da keine Demissionen vorlagen, wurde der ganze Vorstand neu bestätigt.

Unter Verschiedenem wurde wegen Materialtransporten viel gerügt und auf die Gefahren aufmerksam gemacht. Hans Egger erinnerte alle Kollegen an die Vorschriften solcher Transporte, die die meisten noch nicht kennen.

Der Personalabend der Firstbahn

Seit Beginn der Firstbahn wurde der Personalabend zur Tradition. Er wird auch heute noch, nach 25 Jahren, «Sürchabes-Aben» genannt. Diesem Fest möchte ich ein paar Worte widmen und aus dem Buche der Vergangenheit grübeln. Vielleicht kommt mir irgend eine Episode in den Sinn oder ein Musterchen wird wieder lebendig, so dass ich sie erzählen kann, damit sie uns für spätere Zeiten erhalten bleibt. Wir können uns das Jahresende ohne diesen Abend fast nicht mehr vorstellen, so sind wir an ihn gewöhnt, und würde er nicht abgehalten, wären viele enttäuscht. Einmal wurde uns die Wahl gelassen zwischen Personalabend, einem Ausflug oder Fr. 20.– in bar, aber das Personal entschied sich mehrheitlich für den «Sürchabes-Abend», so muss er doch beliebt sein! Ich glaube nicht, dass er nur wegen dem guten Essen beliebt ist, sondern mehr wegen der Gemütlichkeit, der Kameradschaft und der paar fröhlichen Stunden.

Wohl sind einige unter uns die nicht mitmachen, die diesem Abend fern bleiben, aber ob sie glücklicher sind und zufriedener ist eine andere Frage. Nun das ist jedem seine Sache, sprechen wir nicht darüber, sondern lassen wir sie gewähren, denn sie werden ihre Gründe dazu haben. Und nun zum Personalabend selbst: Wie ich mich erinnern kann, wurde schon 1947 ein solcher Abend durchgeführt, und zwar im Gasthof Steinbock. An diesem Abend wurde uns «Bernese platte» serviert, und wegen dem Sauerkraut ist der Name «Sürchabes-Aben» entstanden. Ich habe von diesem Abend nicht mehr viel in Erinnerung, als dass es zum Sauerkraut reichlich Fleisch gegeben hat, so dass es sicher allen mundete. Einige Jahre wurde dieser Abend im Steinbock abgehalten. Später einmal im Hotel Gletschergarten, dann im Kreuz, Wolter, Oberland, Hirschen, «Pinte» und noch im Hotel Jungfrau. Die meisten Personalabende wurden aber im Steinbock abgehalten. Sie wurden zu richtig fröhlichen Festen, die nicht so schnell vergessen werden. Die ersten Jahre waren an diesem Fest nur wenige anwesend, da der Personalbestand gegen heute nur klein war. Heute sind oft über 60 Personen anwesend und es gibt fast jedes Jahr mehr.

Von einem solchen Abend im Steinbock will ich nun erzählen, wie er sich abspielt, was da alles geschieht und wer da anwesend ist. Die Zeit ist nicht wichtig, es kann irgend ein Personalabend sein in den letzten 10 Jahren, kann sich in irgend einem Jahr abgespielt haben: Zirka um 19 Uhr besammelte sich im Steinbock das gesamte BGF-Personal, das Skiliftpersonal, der Sicherheits- und Rettungsdienst der Firstbahn sowie die First-Oberjoch AG, die Direktion und der Verwaltungsrat der BGF sowie der Verwaltungsrat der Oberjoch AG und Gäste mit dem Gemeindepräsident Christen Brawand an der Spitze. In der Gaststube wurde das Aperitif serviert, das erste Händedrücker benützt um einander zu begrüßen und den fröhlichen Abend zu beginnen. Nach genehmigtem Aperitif wurden wir in das festlich geschmückte «Säli» gebeten. Langsam entleerte sich die Gaststube und wir nahmen an den schön gedeckten Tischen Platz. Bei «Alphüttli» ist immer eine richtige Tafel zusammengestellt für Gäste, Direktion, Verwaltungsrat sowie Betriebsleitung. An dieser Tafel nehmen unsere Vorgesetzten, an der Spitze Direktionspräsident Max Masshardt sowie die Gäste, Gemeindepräsident Christen Brawand, Platz. Als sich alle einen Platz ausgesucht hatten, meistens an Tischen für 5 bis 6 Personen, wurde die Suppe serviert und das Festmahl konnte beginnen. Reichlich wurde nachserviert, so dass die mit einem guten Magen auf ihre Rechnung kamen und nicht hungern mussten. Die Steinbockküche liebt sich nicht lumpen, sondern stellte das Beste aus der Küche wie aus dem Keller auf. Ein süffiger Wein, roter und weisser, funkelte in den Gläsern und war im Begriff die Zungen schon zu lösen, sowie die Augen zum Glänzen zu bringen. Schon wurden Witze gemacht sowie Musterchen zu Besten gegeben, aber das gehört ja zu so einem Abend, dass man einander hochnahm. Als da unser Direktionspräsident mit dem Löffel an sein Weinglas schlug, wussten wir, dass er zu uns sprechen wollte. Nun wurde es augenblicklich mäuschenstill und Herr Masshardt fing an zu sprechen, dankte uns für die geleistete Arbeit, bat uns die Verwaltung nicht zu überfordern, Verständnis zu zeigen für die Aufgaben des Betriebes, bat uns so weiter zu fahren wie wir es bis jetzt gatan haben. Besonders erwähnte Herr Masshardt, dass die Freundlichkeit gegenüber dem Personal wichtig ist, da dieser ja König sei. Die Firstbahn sei bekannt für freundliches und zuvorkommendes Personal und so hoffe er, dass es so bleiben werde. Mit dem besten Dank und guten Wünschen an alle für die Zukunft schloss er seine Ansprache unter dem Beifall aller Anwesenden. Nach Herrn Masshardt sprach nun Verwaltungsratspräsident Hans-Rudolf Stettler von der Grindelwald First-Oberjoch AG. Auch er dankte allen Angestellten für ihre treue Pflichterfüllung und wünschte allen alles Gute. Gemeindepräsident Christian Brawand richtete seinerseits Dankesworte an Verwaltung und Personal der Firstbahn sowie der Skilifte. Er äusserte sich wiederum wichtig das Firstgebiet mit seinen Einrichtungen für Grindelwald ist und nicht mehr aus unserem Tal wegzudenken sei. Nach dem Gemeindepräsident sprachen noch mehrere Redner Dankesworte an Verwaltungen und Personal. Herr Betriebsleiter Zuberbühler dankte im Namen des

Personals der Verwaltung für ihr Wohlwollen gegenüber dem Personal, dankte für die erhaltenen Gratifikationen, die gleich anschliessend verteilt werden. Aber einen besonderen Dank richtete er noch an Herrn Masshardt. Auch Herr Roland Rudin sprach über verschiedene Probleme der Firstbahn. Inzwischen wurde nun das Dessert serviert. Auch die Stimmung war gewachsen und der Lärm nahm zu. Es wurde geschwätzt und gelacht nach Herzenslust, so dass es bald fröhlich zuging. Herr Zuberbühler verteilte nun vor dem schwarzen Kaffee die Gratifikation. Nach dem Kaffee wurden die Gläser wieder neu mit Wein gefüllt. An manchem Tische wurde wieder angestossen auf gute Gesundheit und Freundschaft. Alte Differenzen wurden bei einem funkelnden guten Tropfen bereinigt. Mancher behäbige Stumpen brannte im Munde der Angestellten und bei manchem rauchte eine Brissago. Auch die ersten Töne von einem Lied klangen auf, erstarben aber wieder in dem Munde, der sie von sich gegeben hatte. Offenbar tat der Wein seine Wirkung noch nicht richtig, aber das würde schon noch kommen an diesem Abend!

Inzwischen fingen die «Boss Bueben» zu spielen an und so kam die Stimmung so richtig in Schwung. Die ersten Tanzpaare drehten sich zu den Klängen der Musik. Christen Boss hatte seinen Angestellten erlaubt, mit dem Firstbahnpersonal zu tanzen, da sonst fast keine weiblichen Personen anwesend waren. So drehten sich nun die fröhlichen Paare zu den gemütlichen Weisen der Kapelle. Alle konnten natürlich nicht tanzen, da nur wenig Mädchen anwesend waren. Ich sass an meinem Platz und schaute dem Trubel vergnügt zu. Ein Lachen konnte ich kaum verbeissen, als ich bemerkte, wie an einem Nachbartisch einer mit rotem Traubensaft mit dem andern mit Wein im Glas, immer und immer wieder Gesundheit machte. Ich glaube nicht, dass der mit dem Wein im Glas gemerkt hatte, dass sein Partner nur Traubensaft trank und nicht unter den Tisch zu kriegen war. Natürlich hat er es dann selber zu spüren bekommen. Inzwischen erklangen auch fröhliche Lieder und die Stimmung wuchs immer noch. So einen Abend muss man selber erlebt haben, wenn man sich vorstellen will wie das zu und her geht. Da sind solche, die mit ihrem Glas von Tisch zu Tisch wandern, um mit jedem Gesundheit zu machen, sich mit jedem anfreunden, lachen und plaudern. Wenn sie die Runde gemacht haben, fangen sie wieder von vorne an. Andere sitzen still vergnügt an ihrem Platz, plaudern und schwatzen miteinander, reden von alltäglichen Dingen wie man an einem gewöhnlichen Abend auch tut. Auch ich erhob mich, um mit meinem Weinglas den Tischen nach die Runde zu machen. Bei dem einen verweilt man länger als bei dem andern. Manchmal werden auch solche gesprächig, die sonst wenig Aufsehen machen, denn der Wein löst manchem die Zunge, besonders wenn er sonst das ganze Jahr kein Alkohol trinkt.

Es ging schon gegen Mitternacht, als die ersten sich bereit machten um nach Hause zu gehen. Mancheiner war schon unbemerkt verschwunden, ohne von den anderen Abschied genommen zu haben. Ich bin auch meistens vor Mitternacht nach Hause gegangen, aber an diesem Abend blieb ich bis in die Morgenstunden um zu schauen, wie es zu und her geht. Nach und nach verliessen die Gäste sowie die Angestellten den Steinbock. Zurück blieben vielleicht nur noch die Hälfte der vorher Anwesenden. Fröhlich wurde weiter getanzt sowie getrunken, gelacht und geplaudert, bis es doch an der Zeit war, nach Hause zu gehen. Der Uhrzeiger stand auf vier Uhr morgens, als die letzten den Ort der Gemütlichkeit verliessen, um noch einige wenige Stunden zu schlafen. Geschlafen haben aber sicher nicht alle viel. Es ist auch schon vorgekommen, dass privat noch weiter gefeiert wurde.

Der scheidende Bahnmeister Hans Balmer

Wie schon im Jahresbericht der BGF zu ersehen war, verliess auf Ende April 1963 unser Bahnmeister Hans Balmer aus gesundheitlichen Gründen seinen verantwortungsvollen Dienst bei der Firstbahn. Ich möchte es nicht unterlassen, ihm zum Abschied einige Worte, auch im Namen des

gesamten Personals zu widmen. Hans Balmer war ein stets zuvorkommender, freundlicher und hilfsbereiter Vorgesetzter. Kam es zwischen ihm und einem Angestellten zu Meinungsverschiedenheiten, so war er nicht nachtragend, sondern bald wieder zufrieden. Hatte er seine gute Laune, so konnte er recht originell sein. Ein solch vergnügtes und zufriedenes Lachen hörte man nur bei ihm! Manchmal war er aber auch böse auf uns, aber wir nahmen es ihm nicht übel. Ich muss sagen, dass Hans Balmer sich mit ganzer Kraft für das Wohl der Firstbahn einsetzte. Oft tat er den Anspruch, wenn es dem Betrieb gut gehe, so profitieren auch die Angestellten davon. Dieser Ausspruch beruht sicher auf Wahrheit. Wir wünschen Hans Balmer in seinem Ruhestand alles Gute und bessere Gesundheit als bisher.

Aus dem Jahresbericht von 1964

Die guten Erfahrungen im Vorjahr mit verstellbaren Lagerzapfen zur Befestigung der Rollenbatterien an den Masten haben uns ermuntert, diese wertvolle Erneuerung auch im Berichtsjahre weiterzuführen. Von 50 Masten unserer Sesselbahn sind nun bereits 32 Stück mit dieser von uns entwickelten Zapfenlagerung ausgerüstet. Sie erlaubt uns, die Rollenbatterien genau in die Seilaxe zu richten, was den Verschleiss der Gummieinlagen der Tragrollen und der Förderseile stark reduziert.

Unser Bergrestaurant war während des Berichtsjahres sowohl im Winter wie im Sommer, bei schönem Wetter wie auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, stark besucht. Wir danken Frau Märkle-Gsteiger und ihrem Personal für die umsichtige und freundliche Bedienung unserer Gäste bestens. Ihr unermüdlicher Dienst am Kunden hat den Umsatz wiederum gesteigert, weshalb uns erneut höhere Pachtzinseinnahmen zugekommen sind. Diese betragen rückblickend auf die letzten Jahre:

Winter	1962/63	Fr. 15 989.-	Sommer	1963	Fr. 20 848.-	Total	Fr. 38 837.-
	1963/64	Fr. 14 934.-		1964	Fr. 25 645.-		Fr. 40 579.-

Leider verloren wir im Berichtsjahre durch den Tod nach langer Krankheit einen treuen und zuverlässigen Angestellten, Herrn Peter Roth, wohnhaft gewesen am Terrassenweg in Grindelwald. Er hat bereits beim Bau der Firstbahn mitgewirkt und diente ihr treu bis zu seiner schweren Erkrankung. Wir werden ihm stets ein gutes und ehrendes Andenken bewahren.

Aus gesundheitlichen Gründen musste sein Namensvetter, Herr Peter Roth, vor dem Holz in Grindelwald, auf Ende der Sommersaison die Dienste der Firstbahn verlassen, während Herr Christen Suter, Dorrengaden, welcher vorübergehend beim Kurverein Grindelwald arbeitete, auf den 1. Juli des Berichtsjahres wieder in unsere Dienste eingetreten ist. Leider ist ihm am 30. November 1964 nach Montagearbeiten auf einem Mast unterhalb der Station Bort ein schwerer Unfall zugestossen. Er löste sich vom sturzverhütenden Sicherungsgurt um abzusteigen, glitt aus und fiel so unglücklich, dass er eine schwere Schädelfraktur sowie je einen Bein- und Armbruch erlitt, von welchem er sich erst nach langem Spitalaufenthalt erholen konnte.

Das Schicksalsjahr 1964 der Gruppe BGF

Das Jahr 1964 brachte der Gruppe durch den Tod von unserem Präsidenten Peter Roth einen schweren Verlust. Ihm zum Andenken soll das für das Jahr 1964 Geschriebene gewidmet sein. Als erstes lesen wir aus dem Protokoll der Frühjahrsversammlung vom 1. Mai:

Einstimmig wird beschlossen auf die Teuerungs- und Realloohnerhöhung einzutreten wie sie das Bundespersonal bekommt. Auf die Übernachtungsentschädigung und eine Entschädigung für das Essen wird vorläufig verzichtet. Unter Verschiedenem wird angeregt an die Betriebsleitung zu gelangen, damit jeder Angestellte einen freien Tag für die Expo bekommt.

Am 1. Juli 1964 reichte Hans Nydegger, Sekretär SEV, im Auftrag der Gruppe BGF eine Eingabe an unsere Direktion ein. Da Peter Roth schwer krank im Spital lag, erhielt ich an seiner Stelle folgendes von Hans Nydegger verfasste Schreiben mit Datum vom 17. September 1964 zugestellt:

«Bezugnehmend auf unsere Eingabe vom 1. 7. 64 möchte ich Dir kurz folgendes zuhanden der Gruppe BGF mitteilen:

Am 15. 9. 64 fand eine Besprechung zwischen Direktionspräsident Masshardt, Herrn Rudin und dem Unterzeichnenden statt. Anlässlich dieser Aussprache wurde die mit vorerwähnter Eingabe postulierte Revision der Dienst- und Lohnordnung behandelt. Dabei ist unserem Antrag praktisch in allen Teilen Rechnung getragen worden. Insbesondere freut es mich, dass die Zusatzversicherung bei Betriebsunfällen neu vorgesehen wird. Die Direktion ist bereit, diese Prämie zu ihren Lasten zu übernehmen, d.h. für das erste Versicherungsjahr also rund Fr. 2000.-. Mit dieser Zusatzversicherung kann für einen durch Betriebsunfall vorzeitig dienstuntauglich werdenden Angestellten eine Lohn- bzw. Rentenzahlung bis zu 100 Prozent des vor dem Unfall bezogenen Gehaltes erreicht werden!

Was die Lohnordnung betrifft, gilt diese für das Jahr 1964, basierend aus einem Indexstand von 202.7 Punkten, wie beim Bund. Ende November wird der Bundesrat die zusätzliche Teuerungszulage beschliessen, was nach dem gegenwärtigen Stand und der voraussichtlichen Entwicklung 3 Prozent ausmachen dürfte. Die Lohnordnung der BGF wird automatisch den Massnahmen beim Bund folgen, ob es sich um Teuerungsausgleich oder Reallohnverbesserungen handelt.

Bezüglich der Kinderzulagen, die gegenwärtig auf Fr. 300.- stehen, habe ich bereits darauf aufmerksam gemacht, dass der Grosse Rat des Kanton Bern einem Dekret auf Erhöhung dieser Zulage um Fr. 100.- auf Fr. 400.- zugestimmt hat.

Diese Änderung wird zusammen mit derselben auf Grund des Bundesratsbeschluss erfolgenden Erhöhung der Besoldung auf 1. 1. 65 erfolgen müssen.

Bei Dienstkleider ergaben sich noch drei Änderungen in der Tragzeit, die aber im Vergleich zu anderen Betrieben durchaus annehmbar sind.

Gegenwärtig sind wir am schreiben der neuen DLO, die vom Verwaltungsrat in der Sitzung vom 21. 10. 64 genehmigt werden soll. Ich frage Dich an, ob eine Gruppenversammlung noch notwendig ist oder ob es ohne geht. Von mir aus gesehen, ist es nicht unbedingt notwendig, die Verständigung des Personals kann bei anderer Gelegenheit erfolgen, da Änderungen nicht mehr in Frage kommen, nachdem alles besprochen wurde. Sobald wie möglich werde ich Dir einen DLO-Entwurf zustellen, wie er dem Verwaltungsrat vorgelegt wird. So wie man mir sagte, ist zwischen dem Personal und Herrn Zuberbühler verschiedentlich über diese Angelegenheit gesprochen worden, was es erübrigt, dass ich da auch noch grosse «Sprüche» mache.

Nach meinem Dafürhalten ist diese Dienst- und Lohnordnung vorbildlich für einen Betrieb wie ihn die BGF darstellt und viele können sich da ein Beispiel nehmen. Ich erwarte allfälligen Bericht von Dir, wie Du als Gruppenvertreter die Angelegenheit siehst, doch glaube ich, dass die Sache für uns sehr gut ausgeht.»

Am 5. 10. 64 stellte ich Kollege Nydegger folgendes Antwortschreiben zu:

«Dein Schreiben vom 17. September 1964 habe ich erhalten und möchte Dir im Namen der Personalvereinigung der BGF den besten Dank aussprechen. Anlässlich einer Aussprache mit einigen



Blick von First auf das Nebelmeer mit Mettenberg, Schreckhorn und Fiescherwand

Kollegen werden wir nun auf eine Gruppenversammlung verzichten. Natürlich muss die neue DLO und das Kleiderreglement in einer späteren Gruppenversammlung vom Personal genehmigt werden. Nun möchte ich mich noch entschuldigen wegen der späten Beantwortung Deines Schreibens. Es war mir leider nicht vorher möglich, da ich im Militärdienst war.»

Zum Tode von Peter Roth-von Allmen, Terrassenweg

Am 4. Oktober 1964 verschied im Spital Interlaken unser Gruppenpräsident Peter Roth nach langer Krankheit. Die Gruppe verlor ihren Präsident, die Familie aber einen guten Gatten und Vater. Wir sprechen den Angehörigen unser Beileid aus.

Peter Roth war nicht nur ein sehr guter Präsident der Gruppe seit dem 1. Januar 1960, sondern auch ein lieber guter Arbeitskollege. Als Gruppensekretär hatte ich die letzten Jahre sehr viel mit ihm zu tun, so dass ich seine aufrechte Gesinnung kennen lernte. Er trat immer für das Recht anderer ein und suchte nie seinen Vorteil. Wir sind ihm zu grossen Dank verpflichtet.

An einem sonnigen Oktobertag trugen Kameraden der Firstbahn in Uniform den verstorbenen Kollegen auf den Friedhof von Grindelwald. Überaus zahlreich war die grosse Trauergemeinde, die dem blumengeschmückten Sarg folgte. Ebenfalls sehr gross war die Anteilnahme am Leid der Angehörigen des Verstorbenen. Wir wollen seiner stets ehrend gedenken.

Am 30. November 1964 fand im Hotel Bahnhof, unter der Leitung von Vizepräsident Hans Egger, die Gruppenversammlung statt.

Unter Mutation würdigt Kollege Hans Egger die Arbeit des verstorbenen Präsidenten Peter Roth in unserer Gruppe. Seit dem 1. Januar 1960 war er Gruppenobmann und so unermüdlich tätig für das Personal der Firstbahn. Haben wir ihm doch zum grossen Teil zu verdanken, dass das gesamte Personal für das ganze Jahr angesellt wurde. Die neue Dienst- und Lohnordnung, die am 1. Januar 1963 in Kraft trat und allen Kollegen eine fühlbare Verbesserung ihres Lohnes brachte, war zum grössten Teil seine Idee. Unermüdlich, im Glauben auf das Recht für alle, setzte er sich schonungslos ein für andere und vergass sich selbst dabei. Nun ist er von uns gegangen und wir wollen seiner stets gedenken. Hans Egger ersucht die Versammlung sich zu erheben, um den verstorbenen Kollegen Peter Roth zu ehren. Ein ebenfalls trauriges Ereignis hat uns heute nachmittag betroffen, ist doch unser junge Kollege Christen Suter verunglückt und liegt nun schwer verletzt im Spital Interlaken. Auch Kollege Peter Roth II musste wegen Krankheit pensioniert werden und ist immer noch nicht ganz geheilt. Hans Egger wünscht den beiden jungen Kollegen baldige und volle Genesung. Im Traktandum Lohnordnung sind einige Artikel abgeändert worden und zu genehmigen. Am wichtigsten ist Artikel 50, der neu lautet, der Lohn wird im Rahmen von Lohnklassen festgesetzt. Teuerungsausgleich und Reallohnverbesserungen richten sich nach den entsprechenden Massnahmen des Bundes. Der abgeänderten Dienst- und Lohnordnung wird einstimmig zugestimmt.

Aus dem Jahrsbericht 1965

Per 31. Dezember 1965 ist unser langjähriger verdienter Kassier, Herr Arthur Marti, aus den Diensten der BGF ausgetreten. Er wurde ersetzt durch Frau Ida Kaufmann. Hiermit benützen wir die Gelegenheit, um dem gesamten Personal der Bergbahn Grindelwald-First sowie des Skiliftes Egg-First unseren besten Dank für die treue Dienstleistung auszusprechen.

Mit der an der letzten Generalversammlung beschlossenen Verbesserungen der Förderleistung wurde begonnen. Vom damals bewilligten Kredit von Fr. 500 000.- sind bereits Fr. 240 000.- beansprucht worden. Die zweite Sektion ist jetzt mit dem neuen Antrieb und mit einer Ward Leonard-Umformergruppe ausgerüstet. Die Fundamente für die Umformergruppe der dritten Sektion im Untergeschoss der Station Bort sind erstellt. Leider hat sich das neue Schneckengetriebe der zweiten Sektion nicht restlos bewährt. Wir prüfen deshalb, ob nicht besser die drei

übrigen Sektionen mit Kegelradgetrieben ausgerüstet werden sollten, was allerdings erhebliche Mehrkosten zur Folge haben wird. Da die diesbezüglichen Studien noch im Gange sind, können wir die endgültigen Beträge noch nicht nennen. Wir werden an der nächsten Generalversammlung darauf zurückkommen.

Die Sorge um die Sanierung des Strassenverkehrs und die Parkierungsmöglichkeiten in Grindelwald besteht nach wie vor. Allerdings hat die im Berichtsjahr vom Gemeinderat ernannte Parkplatz- und Verkehrskommission wiederholt getagt. Sie glaubt, in absehbarer Zeit Parkplätze für 280 Wagen errichten zu können, nämlich:

Im Grund	für 70 Wagen
Beim Hotel Silberhorn	für 30 Wagen
An der Rothenegg längs der BOB	für 30 Wagen
Im Pfrundgut unterhalb der Kirche auf insgesamt drei Grundstücken	für 150 Wagen
Zusammen Parkplätze	für 280 Wagen
Improvisierte Parkplätze sollen an Spitzenverkehrstagen bereitgestellt werden:	
In Burglauenen	für 100 Wagen
Am Mettenberg	für 70 Wagen
Zusammen improvisierte Parkplätze	für 170 Wagen

Der Verwaltungsrat ist einmütig der Auffassung, dass es sich bei dieser Parkplatzbeschaffungaktion um einen Tropfen auf einen heissen Stein handelt. Er bedauert, dass die grosszügige Lösung mit dem Parkplatz in den Erlen und der Verbindungsbahn von diesem zur Dorfstrasse noch keine Gegenliebe bei den Behörden und bei der Bevölkerung Grindelwalds gefunden hat, namentlich auch, weil es nicht möglich ist, mit einigen Parkplätzen im Dorf die Strasse vom rollenden Verkehr zu entlasten. Nach wie vor ist er der Ansicht, dass es sinnlos wäre, mit dem Bau der Firstbahn II zu beginnen, so lange das Parkplatzproblem in Grindelwald nicht grosszügig und weitsichtig gelöst ist.

Allerdings besteht in Grindelwald immer noch die Meinung, es wäre besser, wenn unsere Gesellschaft mithelfen würde in der Talschaft andere Bergbahnen zu bauen. Der Verwaltungsrat wird anlässlich der diesjährigen Generalversammlung Gelegenheit finden, an Hand einer grossen Karte über die verschiedenen Projekte zu orientieren und insbesondere auch darzulegen, warum er nach wie vor am Bau der Firstbahn II festhält und was die Erschliessung des Firstgebietes bis jetzt gekostet hat. Er hofft, auch mit diesen Erläuterungen Grindelwald und der Talschaft zu dienen.

Aus dem Protokoll der Versammlung der Gruppe BGF vom 9. April 1965 im Hotel Bahnhof

Präsident Hans Egger kann 20 Kollegen begrüssen. Das Kleiderreglement wird behandelt und gerügt, dass nicht alle Kleider nach Reglement abgegeben werden. Wegen der Teuerungszulage wird noch erwähnt, dass die einmalige Zulage von 2½ Prozent weiter ausbezahlt wird und bei der nächsten Teuerungszulage in Abzug kommt. Der ganze Vorstand ist amtsmüde und demissioniert mit Ausnahme von Vizepräsident Christen Baumann III. Als Beisitzer wurde nun einstimmig gewählt Christen Suter. Als Kassier wird ebenfalls einstimmig gewählt Steuri Otto. Als Sekretär wird Richard Brütisch gewählt. Präsident Hans Egger dankt dem alten Vorstand für seine geleistete Arbeit und wünscht dem neuen alles Gute.

Die Reise von Richard Brütisch zu einem Bildungskurs nach West-Berlin

Im Sommer 1965 erhielt ich als Gruppenobmann von der Sektion BOB folgendes Schreiben zugestellt:

«Vom 8.–21. August 1965 findet in Berlin-West ein Bildungskurs des SEV und befreundeter gewerkschaftlicher Organisationen statt. Unsere Sektion könnte den letzten noch freien Platz belegen. Auf dem Programm sind unter anderem auch verschiedene Ausflüge. Unterkunft, Verpflegung und Ausflüge sind gratis. Die Reise, soweit nicht ein Freifahrtschein benützt werden kann, wird bezahlt. Zusätzlich wird noch ein Taschengeld von Fr. 70.– ausgerichtet. Einem jüngeren und an den gewerkschaftlichen Angelegenheiten interessierten Kollegen würde hier Gelegenheit zu einer lehrreichen Reise geboten. Eine sofortige Anmeldung ist erforderlich.»

Sofort nach Erhalt dieses Schreibens sondierte ich beim BGF-Personal nach einem geeigneten Kollegen für die Reise nach Berlin. In der Person von Richard Brütisch wurde der richtige Mann gefunden, um den Unterverband VPT sowie die Sektion BOB und die Gruppe Firstbahn ehrenvoll zu vertreten. Die kleine Gruppe BGF darf stolz sein, dass ihr die grosse Ehre zufiel. Wenn man bedenkt, dass der SEV mit seinen rund 60 000 Mitgliedern nur fünf Mann nach Berlin schickte, so ist es verständlich, dass unsere Freude gross war. Natürlich hätten wir auch einen andern Kollegen schicken können, aber die Wahl ist eben auf Richard gefallen. Wir wollen nun lesen, was Richard Brütisch während seiner Reise nach Berlin und in Berlin selbst erlebt hat. Anschaulich schilderte er seine Eindrücke und Erlebnisse in der geteilten Stadt.

8. August 1965 Abfahrt ab Zürich früh morgens um 04.32 Uhr. Fahrt bis Olten unter Regengüssen. Und schon die erste Panne! Im Hauensteintunnel stand der Zug, infolge Entgleisung eines Wagens, eine halbe Stunde still. Ankunft in Basel um 07.00 Uhr. Im Eiltempo umsteigen in den wartenden Schnellzug Basel–Hamburg. Alles musste dabei so schnell gehen, dass sogar die Zollkontrolle unterblieb. Nun ging die Fahrt weiter, vorbei an wogenden Getreidefeldern, Wäldern und Städten, bis nach Giessen. Und ausgerechnet in Giessen hörte das Giessen auf! Auf der nun folgenden wichtigen Strecke wurde zu unserem grossen Erstaunen eine Dampfflocke vorgespannt, die immerhin ein Tempo von 120 km pro Stunde hinlegte und uns bis Kassel führte. Manchmal verdeckten dicke Rauchschwaden die Aussicht und unsere weissen Hemden wurden zusehends schwärzer. Von Kassel bis Hannover triumphierte wieder die weisse Kohle.

Mit ca. 20 Minuten Verspätung kamen wir um 15.40 Uhr in Hannover an. Mit steifen und müden Knochen verliessen wir gerne unser Abteil. Nun aber schnell ein Bier getrunken. Die Fahrt zum Flughafen mit dem Bus dauerte eine halbe Stunde. Um 17.20 Uhr suchten wir den Schalter der BEA auf, um unser Flugbillet in Empfang zu nehmen. Dieses kostete für die Strecke Hannover–Berlin DM 68.–. Westdeutschland bezahlt jedem Fluggast DM 28.–, damit die unter ostdeutscher Verwaltung stehende Reichsbahn möglichst wenig benützt wird.

Um 18.10 Uhr startete die «Viscount» der englischen Fluggesellschaft BEA. Nachdem wir die dichte Wolkendecke durchgestossen hatten, lachte auf einer Höhe von 3300 m eine strahlende Sonne. Es war ein besonderes Erlebnis zur Abwechslung einmal die Wolken unter sich zu haben. Jetzt durften wir wieder rauchen und uns auf den Sitzen frei bewegen. Die hübschen Stewardessen servierten uns ein reichhaltiges Abendessen. Nach 50 Minuten Flugzeit ertönte durch den Lautsprecher die Aufforderung: «Rauchzeug weg und anschnallen!» Ältere Herren wurden dabei von den Stewardessen tatkräftig unterstützt! Schon senkte sich die Nase unserer Maschine und wir durchstießen erneut die Nebeldecke. Auf 2000 m Höhe lag plötzlich die Riesenstadt Berlin vor unseren Augen. Das Flugzeug drehte noch eine Runde über der Stadt und setzte dann zur Landung an. Trotz der sehr sanften Landung empfand mancher ein Krippeln im Magen.

Die letzte Reiseetappe bestand in einer einstündigen Busfahrt vom Flugplatz bis nach Wannsee. Von der Bushaltestelle aus ging's zu Fuss bis zum Haus am See, welches uns während unseres Aufenthaltes Unterkunft gewährte. Kofferschleppend kamen wir uns vor wie Fremdarbeiter! Nachdem wir unsere Zimmer mit Blick auf den Park und den Wannsee bezogen hatten, wurde uns noch ein kleiner Imbiss serviert. Dabei bot sich die Gelegenheit, die Delegationen der anderen Länder zu begrüßen. Anwesend waren 25 Deutsche, 14 Österreicher, 5 Franzosen, 5 Schweizer.

9. August: Begrüssung und Einführung in die zu behandelnden Themen der nächsten Tage. In der freien Zeit: Auskundschaften der Umgebung.

10. August: Referat von Kollege Max: Geschichte der Teilung Deutschlands. Gemeinsame Stadtrundfahrt von 13 - 18 Uhr. Wir staunten über die Grösse dieser Stadt.

11. August: Referat über die Aufteilung Berlins in Zonen. Mittags zweite Stadtrundfahrt mit dem neuen zweistöckigen Glasbus.

12. August: Filmvorführung, Wannseerundfahrt.

13. August: Diskussionen. Nachmittags Baden im Wannsee. Abends Kabarettbesuch.

14. August: Frei. Gemeinsamer Besuch des Zoo. Fahrt mit der U-Bahn kreuz und quer durch die Stadt.

15. August: Frei. Gemeinsamer Spaziergang an den Stölpersee. Nachmittags Seerundfahrt. Abends Besuch von Nachtlokalen mit und ohne Striptease!

16. August: Referat von Vertreter der Deutschen Bundesbahnen. Nachmittags besuchten wir die Sternwarte, welche die modernste ihrer Art ist.

17. August: Erneute Stadtrundfahrt. In einem feierlichen Akt wurde an der Schandmauer ein prächtiger Kranz niedergelegt. Als Vertreter der Schweizerdelegation hatte ich an dieser ergreifenden Feier teilzunehmen. Nachmittags wurden wir beim Senator für Jugend und Sport, Kurt Neubauer, empfangen. Hier hörten wir ein Referat von Herrn Wetzl über das Thema Jugend und Sport. Nach einer Besichtigung des Sportpalastes wurde uns Kaffee und Kuchen serviert.

18. August: Diesen Tag hatten wir frei zu einem Besuch des Ostsektors. Der Übergang der Ausländer wickelt sich am Kontrollposten «Checkpoint Charlie» ab. Die überaus strengen und schweren Kontrollen, welche über fünf verschiedene Posten führen, nahmen eine halbe Stunde in Anspruch. Jeder Besucher der Ostzone muss mindestens fünf Westmark in Ostmark umtauschen und diese dann im Osten auch brauchen. Das restliche Geld wird von einem Beamten nachgezählt und notiert. Fotoapparate werden notiert, Nummer und Fabrikat. Weder Bücher noch Zeitschriften dürfen mitgenommen werden. Kaum hat man ostzonalen Boden unter den Füßen beschleicht einem ein beklemmendes Gefühl. Das Lachen ist verboten, wer lacht, macht sich verdächtig. Überall steht Volkspolizei und Schnüffler. Rundgang und Fahrt durch die Stadt geben uns Einblick in eine ganz andere Welt. Besonders auffallend sind die vielen zerfallenen Häuser. Trams und Autobusse werden von Frauen gesteuert. Das Amt des Kontrolleurs wird von älteren Männern ausgeübt. Fussgängerstreifen kennt man hier nicht, jeder überquert die Strasse nach eigenem Gutdünken. Der Verkehr ist nur schwach, so z.B. ist die Verkehrsdichte um 11.00 Uhr vormittags etwa so stark wie bei uns morgens um 07.00 Uhr. Nur Parteifunktionäre und hohe Beamte können sich ein Auto leisten. Der Preis eines Autos ist mindestens doppelt so hoch wie bei uns. Die Löhne aber sind um die Hälfte niedriger als bei uns. Der billigste Fernsehapparat kostet 2400 Mark. Alle Gebrauchsartikel sind sehr teuer. Für uns war nur das Essen billig. Im besten Hotel kriegt man ein Essen für DM 4.50. Wir genossen als Mittagsspeise «Russische Spezialität» Rebhuhn mit Kraut, Kartoffeln, als Dessert Früchtesalat, dazu zwei Glas Bier, und bezahlten für alles nur DM 6.20.

Bei der Rückfahrt nochmals die selben Kontrollen; in die Augen schauen, Fragen beantworten, Geld nachzählen! Wir waren froh, wieder «Drüben» zu sein. Wir waren uns alle darüber einig, dass es schrecklich sein muss im Ostsektor zu leben. Da leben wir ja in der Schweiz dagegen wie im Paradies.

19. August: Das vorgesehene Referat fiel aus und wir ertagerten dafür einige zusätzliche freie Stunden. Wir entschlossen uns zu einem Einkaufsbummel in der Stadt und besuchten unter anderem ein Riesenwarenhaus, wo man vom Schuhbündel bis zum Auto alles haben kann.

20. August: Referat über Jugend und Berufsausbildung. Abends wurde zum Abschied eine grosse Ranch-Party arrangiert. Eingeladen waren über 100 Kollegen vom Eisenbahnerverband Berlin mit ihren Frauen oder Bräuten. Zum Auftakt gab's eine romantische Seefahrt mit Lampions, dann im Garten Unterhaltungsspiele und Tanz, Schweinsbraten am Spiess, Bier in Mengen. Ein schweres Mitternachtsgewitter kühlte die zum Teil erhitzten Gemüter ab und setzte dem Jubel und Trubel ein verfrühtes Ende. Nach nur drei Stunden Schlaf wurden wir um 04.30 Uhr wieder geweckt, denn um 06.30 Uhr startete unser Flugzeug zum Rückflug. Durch eine starke Gewitterfront ging's wieder Hannover zu, wo der Zug bereits wartete, um uns samt unseren Souvenirs und vielen neuen Eindrücken wieder der Heimat zuzutragen.

Aus dem Protokollbuch der Gruppe BGF im Jahre 1965

Am 3. Dezember 1965 musste ich erstmals als Gruppenobmann die Versammlung leiten. Nur ein Teil aus diesem Protokoll will ich niederschreiben. Neu in unsere Gruppe ist Berger Fritz eingetreten. Die Gruppe BGF zählt nun 34 Kollegen. Präsident Boss kann mitteilen, dass die Gruppe BGF die Ehre hatte an einem Kurs in Berlin teilzunehmen. Der Kurs dauerte vom 8.-22. August und wurde von Kollege R. Brüttsch besucht. Im weiteren fand ein Kurs in Spiez statt und es nahmen drei Kollegen daran teil. Unser Kollege Hans Egger schenkte der Gruppe Fr. 50.- für die Versammlung. Der Präsident dankt ihm diese Spende herzlich. Das Traktandum Teuerungsausgleich ab 1. 1. 65 und Nebenbezüge ist rasch erledigt. Ab 1. 1. 65 kommen auf die Löhne 3 Prozent Teuerungsausgleich. Die Minimalgarantie wurde auf Fr. 320.- festgesetzt. Erfreulicherweise konnte auch die Kinderzulage von Fr. 300.- auf Fr. 360.- erhöht werden und kommen ab 1. 1. 65 zur Anwendung.

Aus dem Jahresbericht 1966

In der Nacht vom 8. zum 9. Februar des Berichtsjahres sind unterhalb des Mastes Nr. 45 zwischen Egg und First beträchtliche Schneemassen abgerutscht, ähnlich wie dies bereits Ende Januar 1951 erfolgte. Wir haben deshalb Herrn Prof. Dr. Häfeli gebeten, uns Vorschläge zu unterbreiten, wie diese Schneerutschungen, welche unsere Station Egg und die zu dieser führende Skipiste gefährdeten, verhindert werden können. Er hat uns empfohlen, in der Anrisszone einige Schneebrücken zu bauen, was am 24. Juni 1966 vom Verwaltungsrat beschlossen worden ist. Vier dieser Werke wurden noch im Herbst des Berichtsjahres ausgeführt. Sie haben auch nach den extremen Schneefällen vom 17. bis 21. März 1967, die auf Bort 40 Prozent mehr Schneehöhe ergaben als je gemessen wurde, ihre Probe bestanden.

Vor Jahresfrist haben wir versprochen, an der Generalversammlung 1967 das Projekt der Firstbahn II mit Kostenvoranschlag und Rentabilitätsberechnung vorzulegen und zu erläutern. Inzwischen wurden die generellen Pläne fertig erstellt, die mutmasslichen Erstellungskosten geschätzt und die Voraussetzung für die Rendite ermittelt. Wir haben alle diese Unterlagen im beiliegenden Heft «Projekt der Firstbahn II» zusammengefasst und werden sie an der am 23. Juni 1967 stattfindenden Generalversammlung anhand der Projektpläne erläutern. Auch im Berichtsjahr waren der Gemeinderat von Grindelwald und die von ihm ernannte Verkehrs- und

Parkplatzkommission bemüht, neue Parkierungsmöglichkeiten im Dorf und im Grund zu schaffen. Obwohl der Erfolg bescheiden und ohne feststellbare Entlastung der immer prekärer werdende Parkplatznot geblieben ist, so sind wir doch den vorerwähnten Behörden für ihren guten Willen und für ihre Bemühungen sehr dankbar.

Wenn auch nicht ins Jahr 1966 fallend, so darf doch erwähnt werden, dass sich in den letzten Wochen eine grundlegende Wandlung der Auffassung der massgebenden Instanzen abzeichnet. Die Verkehrs- und Parkplatzkommission ist einhellig der Meinung, den Parkplatzfragen sei die absolute Priorität einzuräumen. Sie unterstützt unsere Ideen und Bestrebungen und hat sich berteilt erklärt, diese wichtigen und für die Zukunft entscheidenden Probleme mit uns gemeinsam zu lösen. Jedenfalls steht nach wir vor fest, dass es unverantwortlich wäre, mit dem Bau der Firstbahn II zu beginnen, solange es in Grindelwald an zusätzlichen Parkplätzen für mindestens 5000 Wagen fehlt. Ohne diese Voraussetzung ist es nicht möglich, den beiden Firstbahnen so viele Gäste zuzuführen, wie notwendig sind, um sie lebensfähig zu erhalten.

Die Gruppe BGF im Jahre 1966

1966 war ein Jahr des Erfolges für unsere Gruppe, brachte es und doch verschiedene Verbesserungen. Als grösster Erfolg ist meiner Meinung nach die Übernachtungsentschädigung in Form von Zeit, aber auch die Entschädigung für auswärtiges Mittagessen ist erfreulich. Einen sehr grossen Schritt machte aber die Gruppe mit der Werbung von Mitgliedern, wurde doch im Jahre 1966 sieben von der BGF und neun von den beiden Skiliften geworben. Ich will aber nicht vorgehen, sondern das schreiben was in Protokollen und Eingaben steht. Das Geschriebene gibt uns Zeugnis wie es wirklich war. Zuerst ein Teil aus dem Protokoll der Versammlung vom 14. April 1966 im Hotel Bahnhof:

Um 20.45 Uhr kann Präsident Boss Albert die Versammlung eröffnen und 30 Kollegen begrüßen. Besonders begrüsst er Kollege Hans Nydegger aus Bern. Neu in unsere Gruppe wurden aufgenommen: Kaufmann Hans II, Moser Rudolf, Jossi Hans, Wenger Hermann, Balmer Ulrich. Seit dem 1. Januar 1966 wurden noch folgende Kollegen vom Skilift Oberjoch in unsere Gruppe aufgenommen: Lohner Hans, Schäfer Emil, Almer Willi, Schläppi Hans, Teutschmann Hans. Vom Skilift Egg: Roth Hans, Brawand Fritz, Jaggi Gottfried und Baumann Hans. Als Interessenvertreter wurde Schäfer Emil gewählt und vertritt seine Kollegen an den Sitzungen des Vorstandes. Nun ist unsere Gruppe auf 48 Kollegen gewachsen.

Der Wunsch des Skiliftpersonals, die gleiche Lohnordnung anzuwenden wie bei der BGF, stösst auf grosse Schwierigkeiten, wie es die Besprechung durch Herrn Zuberbühler und Hans Nydegger ergeben haben. Es müssten zusätzliche Bestimmungen eingebaut werden betr. Alter. Eine Lohnaufbesserung auf nächstes Jahr wurde zugesichert, doch nicht ohne vorherige Besprechung mit gleichen Betrieben, da heute gewisse Abmachungen bestehen. Almer Willi überlässt dem Vorstand und Hans Nydegger die Angelegenheit und wünscht, dass das Beste herausgeholt werde.

Das heikle Problem, das Übernachten, wurde vom Präsident angeschnitten. Kollege Nydegger erläutert was er durch Herrn Zuberbühler erfahren habe. Die Möglichkeit eines Zeitausgleiches wurde erwähnt. Wenger Hans wünscht Überzeit, da das Übernachten als Piktettdienst angesehen werden müsse. Über dieses Traktandum wird nun abgestimmt. Für Überzeit stimmen 15 Kollegen, für Barentschädigung Null. Egger Hans regt an, man sollte für das Mittagessen auf den Stationen auch eine Entschädigung bekommen. Beantragt wird für das Mittagessen Fr. 5.- und diesem Antrag wurde mit 24 Stimmen zugestimmt.

Unter Verschiedenem wird angeregt, die Sommereinteilung wieder so zu machen, wie letztes Jahr. Schäfer Emil wünscht Zwölfahrten-Karten für das Skiliftpersonal. Inäbnit Hans ist gegen die Stellen der Stationschefs. Bahnmeister Baumann I ist der Meinung, dass es auf der Station besser gehen werde, wenn ein Verantwortlicher da sei. Hans Nydegger schliesst sich der Meinung des Bahnmeisters an. Graf Emil sieht schon heute zu viele Chefs. Boss Albert wünscht eine Zusammenkunft mit Bahnmeister und Betriebsleiter und hofft, dass alles gut gehen werde.

Am 15. November 1966 fand dann eine Besprechung zwischen Betriebsleiter Zuberbühler, Bahnmeister Baumann, Sekretär Nydegger sowie Gruppenobmann Boss und Gruppensekretär Brütsch statt. An dieser Besprechung wurden die einzelnen Probleme des Firstbahnpersonals durchberaten. Besonders das Übernachten gab ziemlich zu diskutieren, wegen der Überzeitentschädigung von drei Stunden pro Übernachtung. Die Personalvertreter vertraten die Auffassung, dass die Übernachtungszeit genommen werden könne ohne den Bestand der Angestellten zu vermehren. Auch wegen der Mittagsentschädigung wurde rege diskutiert und man einigte sich auf Fr. 3.-. Ebenfalls wurde das Dienstverhältnis des Skiliftpersonals besprochen.

Die Herbstversammlung fand am 30. November 1966 statt. Ich will nur einige Sätze aus diesem Protokoll nehmen, da nicht viel Neues geschehen war:

An der Versammlung nahmen 29 Kollegen teil. Neu in die Gruppe aufgenommen wurde Frau Ida Kaufmann (heute Frau Egger). Ein wichtiger Punkt an diesem Abend war die eingereichte Eingabe an die Direktion. Auch das Kleiderreglement gibt zu reden, da noch nicht alle Kleider gegeben worden seien. Auch die Küche im Oberhaus wird wieder erwähnt. Familie Märkle, Hotel Bahnhof, spendete uns wieder einen Imbiss.

Im Jahresbericht der Sekton BOB 1966 schrieb Präsident Samuel Bacher folgendes über die Firstbahn:

Mit Eingaben vom 28. November 1966 wurden die Postulate der BGF-Kollegen durch Kollege Hans Nydegger der Direktion BGF unterbreitet. Die Hauptpostulate betrafen die Teuerungszulage, Entschädigung für Übernachten, Entschädigung für auswärtiges Mittagessen sowie die Besoldungs- und Anstellungsverhältnisse des Skiliftpersonals.

Die Teuerung wurde mit 5,5 Prozent bis zum Indexstand von 225 Punkten ausgeglichen und die Lohnordnung auf den 1. Januar 1967 auf dieser Höhe stabilisiert. Die entsprechenden Einlagen in die Pensions- und Dienstalterskasse wurde vorgenommen. Die Entschädigung für Übernachten wurde in Form eines Zeitzuschlages zugestanden. Die aus diesen Übernachtungszuschlägen resultierende Zeitgutschrift kann in halben oder ganzen Ruhetagen bezogen werden. Die Entschädigung für auswärtige Mittagessen wurde eingeführt und auf Fr. 3.- festgesetzt, wobei eine baldige Erhöhung des Ansatzes in Aussicht gestellt wurde. Das gesamte Skiliftpersonal wurde sinngemäss der Dienst- und Lohnordnung der BGF unterstellt und die entsprechenden Massnahmen auf dem Lohnsektor durchgeführt.

Auch im vergangenen Jahr haben Betriebsleitung und Direktion der BGF gegenüber ihrem Personal eine sehr loyale und fortschrittliche Haltung an den Tag gelegt. Alle Instanzen dieses Unternehmens sei der beste Dank ausgesprochen.

Auch darf ich sehr erfreut feststellen, dass das gesamte Personal der BGF inklusive dem Betriebsleiter zu 100 Prozent in unserem SEV organisiert ist. Bravo!



Bergstation First mit Skilift Oberjoch, im Hintergrund Fiescherhörner

(Foto: Burkhardt)

Zum 70. Geburtstag von Direktionspräsident Max Masshardt

Im «Eisenbahner» vom 13. Januar 1967 war folgender von Hans Nydegger verfasster Artikel zu lesen, den wir hier wörtlich wiedergeben:

«Wir gratulieren zweimal!

Einmal möchten wir allerdings etwas verspätet dem Direktionspräsidenten der Bergbahn Grindelwald-First AG, Herrn Ing. Max Masshardt, zu seinem 70. Geburtstag, den er bei bester Gesundheit am vergangenen 29. Dezember 1966 begehen konnte, unsere besten Glückwünsche übermitteln. Herr Ing. Max Masshardt besuchte in Burgdorf und Bern die Schulen, machte im Jahre 1916 die Matura und promovierte im Januar des Jahres 1922 an der ETH in Zürich zum Bauingenieur. Im selben Jahre trat er in die Firma Losinger AG ein, wo er 1946 zum Direktor ernannt und 1951 in den Verwaltungsrat gewählt wurde.

Schon anfangs der dreissiger Jahre war er bei der Projektierung der zuerst als Standseilbahn gedachten Bergbahn Grindelwald-First dabei. Im Jahre 1946 wurde die erste und zweite Sektion der Sesselbahn dem Betrieb übergeben und bereits im Februar 1947 die dritte und vierte Sektion. Damit war für Sommer und Winter ein prachtvollen Wander- und Skibetrieb erschlossen.

Mit Hingabe widmete sich Herr Masshardt diesem Betrieb und hatte auch für das Personal stets viel Verständnis. Daraus ergab sich auch zum Unterzeichnenden als Sachbearbeiter des Gewerkschaftsamtes eine aussergewöhnliche gute Zusammenarbeit, die heute beispielhaft ist.

Unsere zweite Gratulation richtet sich an das Personal der Bergbahn Grindelwald-First und der Skilifte Egg-First und First-Oberjoch, das nicht zuletzt dank den sehr guten Beziehungen zur Verwaltung bei einem Bestand von 55 Angestellten zu 100 Prozent im Schweizerischen Eisenbahner-Verband gewerkschaftlich organisiert ist. Dass der verständnisvolle Betriebsleiter Werner Zuberbühler ebenfalls Mitglied des SEV ist, darf als erfreuliche Tatsache hier ebenfalls festgehalten werden. Wir wünschen der administrativ zur Sektion VPT BOB gehörenden Gruppe BGF und Skilifte unter der gewissenhaften Leitung des Obmannes, Kollege Albert Boss, weiterhin gutes Gelingen und den genannten Betrieben erfreuliche Betriebsergebnisse.»

Herr Max Masshardt sandte auf die Gratulation im «Eisenbahner» folgenden Brief, datiert vom 19. Januar 1967, an Hans Nydegger.

«Sie haben mich mit Ihren freundlichen Zeilen vom 12. Januar 1967 und Ihrer Gratulation zu meinem 70. Geburtstag im «Eisenbahner» vom 13. Januar 1967 ebenso geehrt wie überrascht. Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.

Insbesondere hat mich gefreut, dass Sie die gute Zusammenarbeit zwischen Ihnen als Sachbearbeiter des Gewerkschaftsamtes und mich als Verhandlungspartner der Bergbahn Grindelwald-First AG erwähnt und anerkannt haben. Ich danke auch Ihnen für das Verständnis, das Sie stets für die Belange der Verwaltungen, die ich zu vertreten hatte, fanden. Die sachliche und konziliante Art, mit der Sie jederzeit für die Interessen unseres Personals eingetreten sind, hat mich immer wieder beeindruckt. Wenn heute 100 Prozent der Angestellten der BGF und der Skilifte Egg-First und First-Oberjoch im Schweizerischen Eisenbahnerverband gewerkschaftlich organisiert sind, so ist das sicher das Ergebnis Ihrer geschickten Verhandlungstaktik. Zu diesem grossen Erfolg möchte ich auch Ihnen herzlich gratulieren.

Ich hoffe mit Ihnen, dass es mir vergönnt sei, noch einige Jahre zum Wohle der Bergbahn Grindelwald-First und der ihr nahestehenden Betriebe zu wirken und mit Ihnen gemeinsam das noch nicht völlig abgeschlossene Werk einer vorbildlichen Lohnordnung und Personalfürsorge zu vollenden.»

Aus dem Jahresbericht 1967

Am 20. März mittags musste das BGF-Personal die Station Egg wegen Lawinengefahr verlassen. Am folgenden Morgen wurde nur bis Oberhaus, am Nachmittag aus Sicherheitsgründen nur bis Bort gefahren. Erst am 22. März, ab 11.00 Uhr, durften die Pisten First-Egg-Bort freigegeben werden. An den Ostertagen waren alle Pisten wieder gut befahrbar. Dagegen fiel im Februar der Betrieb wegen vereister Abfahrten und Föhnsturmes an vier Tagen gänzlich aus, währenddem im März die grossen Schneemengen an sechs Tagen keine Öffnung der Pisten erlaubten. Trotzdem sind im Februar rund 3000 und im März sogar 5000 Personen mehr befördert worden als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Wenn es gelingt, in den Zwischenstationen die ankommenden Sessel mechanisch und ohne manuelle Hilfe abzunehmen und zum Starter der nächsten Sektion zu schieben, so können Angestellte eingespart werden, was eine jährliche Reduktion des Personalaufwandes von mindestens Fr. 100 000.– bedeuten würde. Diese Überlegung hat den Verwaltungsrat schon vor zwei Jahren veranlasst, Herrn Dipl. Ing. Luck in Thun, zusammen mit der Maschinenfabrik Bachmann + Co. AG in Steffisburg zu beauftragen, ein solches Gerät, genannt Kettenförderer, zu entwickeln. Damals wurde mit Kosten von weniger als Fr. 50 000.– gerechnet. Verschiedene Abänderungen, Verbesserungen und Ergänzungen haben schliesslich einen Betrag von Fr. 73 000.– ergeben, womit diese Aufwendungen in den Kompetenzbereich der Generalversammlung fallen.

Die Arbeit der Gruppe BGF im Jahre 1967

Die Tätigkeit in der Gruppe war auch im Jahre 1967 sehr rege, gab es doch auch in diesem Jahre sehr viele Probleme und Fragen zu erörtern. Es sind oft nicht die grösseren Angelegenheiten, die es einem schwer machen, sie zu erreichen, sondern die vielen kleinen Wünsche, die vom Personal gewünscht und wenn sie nicht erreicht werden oft bei den Betreffenden böses Blut schaffen. Ich will nicht vorgreifen, sondern das Protokoll der Frühlingsversammlung vom 20. April 1967, im Hotel Bahnhof, sprechen lassen:

Zu Ehren des verstorbenen Kollegen Arthur Marti, ersucht der Präsident die Versammelten, sich von den Sitzen zu erheben. Auf 1. 1. 67 konnte in unsere Gruppe Kollege Franz Gertsch aufgenommen werden. Auf Ende 1966 ist Mütschard Werner wegen Übernahme eines Milchgeschäftes aus unserer Gruppe ausgetreten. Somit hat unsere Gruppe einen Bestand von 49 Mitgliedern, also einen gewaltigen Aufschwung innert 20 Jahren. Viel zu diskutieren gibt die Küche im Oberhaus. Boss Albert schildert die schlechten Zustände. An der Zusammenkunft am 4. Januar in Grindelwald mit den Herren Masshardt, Zuberbühler, Nydegger und Boss wurde darüber diskutiert. Herr Masshardt fordert uns auf, noch ein wenig Geduld zu haben bis die Station Oberhaus umgebaut werde.

Das Internationale Damenskirennen

Das Internationale Damenskirennen findet jedes Jahr in Grindelwald statt. Wenn es die Schnee-verhältnisse erlauben, so wird es im Firstgebiet abgehalten. An dieser Veranstaltung sind auch sehr viele Journalisten anwesend. Journalisten haben es meistens sehr eilig, weil sie mit wenigen

Ausnahmen natürlich (zu denen ich mich nicht zähle), erst in letzter Minute an ihrem «Arbeitsplatz» erscheinen. «He da! Was isch los? Hinde anschliesse bitte!» Hielt mich mit diesen Worten gestern morgen ein Angestellter der First-Bergbahn recht unsanft am Ärmel zurück, als ich eben im Begriff war, die Menschenschlange an der Talstation «französisch» zu umgehen. Dankbar erinnerte ich mich in dieser kritischen Situation meinem Retter in höchster Not. Ein kleines Stückchen Papier, weiter nichts. Und doch ein «Sesam öffne dich» für eine Welt ohne Hindernisse und Unannehmlichkeiten, die für gewöhnlich Sterbliche nicht zugänglich ist! Mein Presseausweis! Ein Griff in die Tasche. Vorweisen. Die gefürchtet aussehende Miene des Angestellten, der nur seine Pflicht tat, hellte sich sogleich auf, sein Catch-ascan-Griff löste sich: «Entschuldigen Sie bitte vielmals, ich hätte Sie eigentlich schon an der Mappe erkennen sollen!» Freundlich bat er mich, möglichst diskret durch die Hintertüre einzutreten. Zurückgeblieben habe ich nicht. Ich spürte die feindlich neidischen Blicke der schlangenstehenden Skifahrern in meinem Rücken. Die nicht gerade stubenreine «Begleitmusik» (Flüche) möchte ich dem Leser ersparen...

Ein Wintergast schreibt

Einen langjährigen Freund und Fahrgast bat ich, irgend etwas aus seinen Erinnerungen an die Firstbahn hervor zu klauben und zu erzählen. Herr Fritz Werren aus Zürich, der mit seiner Familie jeden Winter in Grindelwald 14 Tage Ferien macht, hat mir versprochen ein Erlebnis, das er nicht vergessen habe, zu erzählen. Die Familie Werren kauft jeden Winter Abonnemente für 14 Tage und fährt somit meistens nur im Firstgebiet Ski. Herr Werren hatte im Februar 1967 den Föhnsturm und die vereisten Pisten erlebt, so dass er auch von First aus mit den letzten Gästen zu Fuss herunter kam. Weil er ein nicht sehr guter Skifahrer ist, entschloss er sich, die vereiste Piste zu meiden und die Skis auf First zu lassen. Wir wollen nun lesen was Herr Werren an jenem Tag alles erlebt hat:

«In bester Erinnerung bleiben mir der vorbildliche Einsatz und die Disziplin der Angestellten der BGF.

Es begann an einem stürmischen Nachmittag auf First im Februar 1967. Wir waren etwa 18 Personen im Bergrestaurant. Eine mahnende und vorsorgliche Aufforderung der Bahnangestellten, von der letzten Talfahrt gebrauch zu machen, wurde leider nur wenig beachtet. Der Bahnbetrieb Egg-First musste unterdessen wegen des immer stärker aufkommenden Sturms eingestellt werden. Nun galt es für uns, zu Fuss nach Egg zu gelangen, in der Hoffnung, von dort aus mit der Bahn weiterzukommen. Mit freundlichen Worten wurden wir aufgefordert, uns in der Bergstation zu besammeln. In Einerkolonnen, jeder sich mit der Hand an einem Seil haltend, ging es hinaus in den tobenden Sturm. Als letzter der Kolonne hielt ein Angestellter des Bergrestaurants das Seil sicher in seinen Händen. An der Spitze tat ich mit gutem Willen beseelt meine Wenigkeit, eine begehare Spur in den vereisten Schnee zu treten. Zwischen uns liess sich eine bunte zusammengefügte Gesellschaft, mit zum Teil ungenügender Ausrüstung, mühsam durch den Sturm geleiten, der zeitweise so heftig tobte, dass wir uns kaum noch verständigen konnten.

Auf Egg angekommen, stellten wir enttäuscht fest, dass die Strecke Bort-Egg ihren Betrieb ebenfalls einstellen musste. Sofort wurde umorganisiert, um in weiteren Gruppen zu Fuss nach Bort aufzubrechen. Die Ruhe und Besonnenheit der Firstbahnangestellten wirkte beruhigend auf uns Gäste. Mühsam vorwärtskommend stapften wir weiter über den vereisten Schnee. Unterwegs nahm sich ein BGF-Angestellter einer älteren Dame an, die über Schmerzen klagte. Es war für uns alle eine grosse Erleichterung, als wir nach diesen Strapazen endlich in das Restaurant von Bort eintreten konnten, wo sich dann auch die Gemüter nach einer Stärkung wieder auftauten,

während draussen die Nacht hereinbrach. Inzwischen wurde ein Extrapendeldienst von Grindelwald nach Regenmatte organisiert. In mehreren kleinen Gruppen verliessen wir nach Zeitabständen das Restaurant und begaben uns zum Sammelplatz. Als letzte kleine Gruppe kletterten wir in den Jeep, dessen Lenker uns geschickt ins Tal hinunterpilotierte, bis zum ersten Halt, wo sich ein BGF-Angestellter und ich von den übrigen Fahrgästen verabschiedeten um unseren gemeinsamen Heimweg anzutreten.

Zum Schluss der BGF meinen herzlichen Glückwunsch und vielen Dank für den steten zuverlässigen Einsatz.»

Die neue Bahn auf die Pfingstegg

Es ist mir ein Bedürfnis der neuen Pfingsteggbahn einige Worte zu widmen. Die Pfingstegg ist ein idealer Aussichtspunkt von dem aus der Blick über das ganze Grindelwaldtal schaut. Besonders das Firstgebiet kann von hier aus gut gesehen und dessen weite Gebiete bewundert werden. Für romantische Wanderungen eignet sich die Pfingstegg sehr gut, denn man kann stille verträumte Wege wandern, wo die Natur so recht zur Geltung kommt. Ein besonders schönes Erlebnis ist der Weg nach der Stieregg, die von der Pfingstegg aus in einer Stunde erreicht ist. Diese Wanderung zeigt dem Touristen mit grosser Eindringlichkeit was wilde romantische unverdorbene Natur ist. Felsen und Gletscher sowie eine reichhaltige Alpenflora sind die Weggefährten der Wanderer. Der Naturliebende kommt hier nicht aus dem Staunen heraus, sondern muss immer wieder neues bewundern.

Aus dem Jahresbericht 1968

Wenn wir auch grundsätzlich jede Neuerung begrüßen, die dem Gast in Grindelwald mehr touristische Möglichkeiten bietet, so hat uns doch die vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erteilte Automobilkonzession Grindelwald-Grosse Scheidegg im Berichtsjahr Umtriebe und Sorge verursacht. Gegen diese Autokurse hatten wir nichts einzuwenden, wenn die Taxen für nichteinheimische Fahrgäste im richtigen Verhältnis zu den Tarifen der Firstbahn stünden, was leider nicht zutrifft.

Am 22. Mai 1968 hatten wir Gelegenheit, unsere Auffassung den Vertretern des Departementes sowie des Amtes für Verkehr und der Generaldirektion PTT darzulegen. Wir verlangen lediglich gleiche Fahrtaxen für gleiche Leistungen. Da der Bund, der Kanton Bern und die Gemeinde Grindelwald die Strasse finanziert haben, sollte der Differenzbetrag zwischen dem heutigen Fahrpreis der Autokurse und dem Ansatz der Firstbahn den Erstellern zugute kommen. Trotz Unterstützung durch Herrn Direktor Dr. von Arx von der BOB/WAB/JB sind wir auf Widerstand des Vertreters der Generaldirektion PTT gestossen. Es sei noch nie vorgekommen, dass ein Automobilliniertarif durch einen höheren Bahntarif präjudiziert wurde. Die schlussendlich genehmigten Taxen seien 95 Prozent höher als die üblichen PTT-Tarife. Eine weitere Steigerung sei deshalb ausgeschlossen. Der Vorsitzende vertrat die Auffassung, dass die Frage der dem Motorfahrzeug anlastbaren Strassenkosten ein verkehrspolitisches Problem darstelle, wobei noch abzuklären wäre, ob das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zuständig sei, über unsere Begehren zu befinden.

Unsere Befürchtungen haben sich bestätigt. Vom 26. Mai bis 25. September 1968 sind mit den Kursautomobilen 3514 einfache Fahrten und 2118 Retourfahrten von und ab Grosse Scheidegg ausgeführt worden. Da die Differenz der Autotaxen zum Normaltarif der Firstbahn Fr. 3.50 für die einfache Fahrt und Fr. 5.20 für ein Retourbillet beträgt, wäre bei gleichen Preisen den Erstellern der Strasse Fr. 23 312.60 zugeflossen und uns der häufige Vorwurf, wir seien im Vergleich zum Autokurs viel zu teuer, erspart geblieben. Dies und die Tatsache, dass wir mit rund Fr. 100 000.- jährlich Staats- und Gemeindesteuern mitgeholfen haben, die Erstellungskosten der Strasse zur Grosse Scheidegg zu bezahlen, durch die wir nun empfindlich konkurrenziert werden, können wir vorläufig nur mit Unbehagen zur Kenntnis nehmen.

Die Arbeit der Gruppe BGF im Jahre 1968

Wie immer brachte auch das Jahr 1968 dem Personal verschiedene Verbesserungen. Als erstes eine Teuerungszulage von 2%, rückwirkend auf den 1. 1. 68, eine Realloohnerhöhung von 6% ab 1. 1. 69 sowie Einführung der 46-Stunden-Woche mit 12 Ausgleichstagen im Jahr ab 1. 10. 68 und Verbesserungen der Ferien, Dienstaltersgeschenk, Krankenlohn, Kinderzulagen. Ich werde dann später noch darauf zurück kommen. Nun lesen wir das Wichtigste was im Protokoll von der Versammlung vom 17. April 1968 im Hotel Bahnhof steht:

Am 1. Januar 1969 wird es dann 20 Jahre sein, dass die Gruppe Firstbahn in den SEV eingetreten ist. In diesem Jahr haben wir das erstmal die Ehre am Eisenbahnerkongress in Luzern teilzunehmen. Unser Präsident Boss Albert wurde eingeladen. Im Bericht des Gruppenkassiers ist folgendes zu entnehmen: Jahreseinnahmen 1967 Fr. 105.60, Ausgaben 1967 Fr. 27.70, Reingewinn Fr. 77.90, Kassabestand Fr. 369.80. Der Bericht des Kassiers Steuri Otto wird vom Präsident bestens verdankt. Dank des grossen Reingewinnes beschliesst die Versammlung, die Getränke von diesem Abend unserer Kasse zu überbinden. Als Vertreter des Skiliftpersonals demissioniert Schäfer Emil. An seine Stelle wird Lohner Hans vorgeschlagen und einstimmig gewählt. Da keine Demission vorliegt, wird der ganze Vorstand in Globo einstimmig gewählt. Der Präsident verdankt das dem Vorstand geschenkte Vertrauen.

Am 27. November 1968 fand die Gruppenversammlung im Hotel Bahnhof statt. Ich will aus diesem Protokoll nur einige Sätze schreiben:

An der Versammlung nahmen 33 Kollegen teil. Von der Sektion BOB war Sekretär Albert Bitterli anwesend. Neu in unsere Gruppe sind eingetreten Hans Baumann und Heinz Abegglen. Aus unserer Gruppe ist Schäfer Emil ausgetreten. Der Bestand der Gruppe beträgt nun 51 Mitglieder. Am 19. Oktober 1968 hat unser Kollege Hans Egger einen Ausflug nach der Moosegg organisiert. An diesem Ausflug nahmen 10 Angestellte der Firstbahn mit ihren Frauen teil. Der Präsident dankte Egger Hans herzlich für die gute Organisation beim Ausflug nach der Moosegg.

Neue sportliche Attraktionen in Grindelwald

Unter obigem Titel war im Emmentaler Blatt vom 7. März 1968 folgendes über die beiden neuen Skilifte Grindel und Schilt und das Firstgebiet zu lesen:

Ein Augenschein im Firstgebiet. Der weltbekannte Oberländer Kurort Grindelwald verfügt seit Ende letzten Jahres in seinem wunderschönen, sonnigen und schneereichen Skigebiet First über zwei neue Skilifte, die zur weiteren Erschliessung des Skigebietes beitragen und den Skisportlern

vermehrte Abfahrtsgelegenheiten bieten. Es sind dies die Skilifte Grindel und Schilt, die annähernd parallel zum Teilstück Egg–First der Firstbahn und zum Skilift First–Oberjoch neue Skifelder erschliessen. Die beiden Skilifte wurden durch die Skilifte Grindelwald First–Oberjoch AG in einer Bauzeit von nur vier Monaten und mit einem Kostenaufwand von rund zwei Millionen Franken, inbegriffen Kosten für Zufahrtswege, Aufwendungen für den Patrouilleurendienst und Anschaffung von Fahrzeugen für den Unterhalt der Skipisten erstellt. Sie gehören in ein durch die Frequenzzunahme im Firstgebiet notwendig gewordenen Bauprogramm, zwecks Entzerrung des Verkehrs auf den Sportbahnen und Skipisten. So wurde einmal die Förderleistung der Firstbahn von bisher 450 auf 540 Personen in der Stunde erhöht, wozu nun auch noch der Bau der erwähnten Skilifte kam. Der untere Lift überwindet eine Höhendifferenz von 218 m, der obere eine solche von 281 m. Die Talstation des ersten Liftes liegt auf 1792 m, die Bergstation auf 2010 m, während die entsprechenden Daten des oberen Liftes 1977 m und 2258 m lauten. Die Förderleistung der beiden Lifte beträgt 750 bzw. 850 Personen in der Stunde.

Die beiden Skilifte entlasten die Sesselbahn Grindelwald–First sowie die Skilifte Egg und Oberjoch, bei denen sich in letzter Zeit je länger je mehr unliebsame Wartezeiten und Schlangen von Fahrgästen bemerkbar gemacht hatten. Durch die neuen Lifte wird die Zahl der Pisten oberhalb der Station Egg fast verdreifacht. Diese Vermehrung des Angebotes an Abfahrten entspricht ganz den Wünschen des Kurgastes und des Skitouristen, denen an einer möglichst grossen Varietät in den Abfahrten gelegen ist. Der heutige Skifahrer möchte den Tag auf der Piste voll ausnützen, und Wartezeiten sind für ihn nutzlose Zeitverschwendung. Er wünscht auch im allgemeinen nicht schwere, sondern leichte bis mittelschwere Pisten und eine gute Sonnenlage, was er nun im Firstgebiet durch den Bau der Skilifte noch mehr als bisher findet. Das Skigebiet und der Kurort Grindelwald sind damit noch attraktiver geworden, und man darf mit gutem Gewissen sagen, dass Grindelwald, wenn man noch die Skigebiete des Männlichen, der Kleinen Scheidegg und der Pfingstegg mit ihren vielfältigen Abfahrtsmöglichkeiten hinzurechnet, eine Vielfalt von Skipisten zur Verfügung stellt die einzigartig ist. Das Firstgebiet ist allerdings noch lange nicht ganz erschlossen, und in den führenden Köpfen der Sportbahn spuken die Ideen für die Erschliessung des Faulhorns oder anderer umliegender Höhen und Gräte. Auch von der Erstellung einer Schwebebahn vom Brienersee her wurde schon gesprochen, wenn dies auch eher als Fernziel anzusehen ist. Von allen diesen Initiativen profitieren nicht nur die unternehmenden Sportbahnen, sondern auch ganz Grindelwald, dessen Wirtschaft so wesentlich angeregt wird. Mit der Erstellung der beiden neuen Skilifte hatte es jedoch nicht sein Bewenden. Die Skilift Grindelwald First–Oberjoch AG mussten auch für eine Sicherung der Zufahrtswege und ständige Präparierung der neuen Pisten besorgt sein. Für diesen Zweck steht eine Reihe von Pistenfahrzeugen zur Herrichtung der Pisten nach Neuschneefällen und ausserdem ein Buckelhobel zur Beseitigung der lästigen Buckel in der Piste zur Verfügung. Eine Bergstation der neuen Skilifte wurde mit einer heizbaren Garage für solche Pistenfahrzeuge mit Benzintanks, Reparaturgrube sowie mit Unterkunftsräumen für die Pistenwarte ausgerüstet, so dass die Betriebsbereitschaft der erwähnten Fahrzeuge ständig gewährleistet ist.

Die kurze Bauzeit wäre, wie Roland Rudin von der Bergbahn Grindelwald–First AG, Bern, und Kurvereinspräsident Stettler an einer Presseführung mitteilten, ohne den Einsatz neuester technischer Hilfsmittel, wie zum Beispiel von Helikoptern, nicht möglich gewesen. So wurden rund 600 Tonnen Material von der Grossen Scheidegg ins eigentliche Baugebiet geflogen, was Arbeitskräfte, Installationen und Zeitsparen half, so dass der teure Einsatz der Helikopter mehr als ausgeglichen wurde.

Aus dem Jahresbericht 1969

Durch Verfügung des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 17. Dezember 1969 hat das Eidg. Amt für Verkehr die Automobilkonzession der Herren P. und H. Balmer für die Strecke Grindelwald Bahnhof–Hotel Wetterhorn beim Oberen Gletscher–Grosse Scheidegg für die Dauer von fünf Jahren, d.h. bis 31. Dezember 1974 erneuert. Anlässlich der vorausgehenden Sitzung vom 29. November 1969 im Bundeshaus in Bern haben alle vier Vertreter der Eidg. Amtsstellen übereinstimmend mit dem Vorsteher des Verkehrsamtes des Kantons Bern die Auffassung vertreten, eine «Parallelität» der vorerwähnten Strecke mit der Firstbahn bestehe nicht, weil die Ausgangs- und Endpunkte nicht identisch seien. Auch eine Konkurrenzierung könne nicht geltend gemacht werden, weil die Firstbahn durch die in Frage stehenden Automobilkurse in ihrer wirtschaftlichen Existenz nicht ernstlich gefährdet werden. Das Problem der Entrichtung einer Strassenbenützungsgebühr werde im Rahmen der auszuarbeitenden Gesamtverkehrskonzeption zu lösen sein. Es wäre nicht denkbar, dass die Konzessionsbehörde in einem isolierten Falle einem Konzessionär eine derartige Verpflichtung auferlege. Das Tarifproblem müsse in einer Arbeitsgruppe beigelegt werden.

Diese tagte am 29. Dezember 1970, ebenfalls im Bundeshaus in Bern. Die drei Vertreter des Eidg. Amtes für Verkehr stellten fest, der Konzessionär für den Automobilkurs sei in der Tarifgestaltung frei. Die PTT könne ihm lediglich beratend zur Seite stehen, jedoch keinen Zwang ausüben. Herr Peter Balmer verwies auf das krasse Missverhältnis zwischen den Fahrpreisen des Postautomobilbetriebes Meiringen–Schwarzwaldalp und jene des Autokurses Grindelwald–Grosse Scheidegg. Deshalb könne eine Erhöhung seiner Tarife nicht in Frage kommen. Der Vorstizende stellte abschliessend fest, dem Eidg. Amt für Verkehr seien die Hände gebunden, nachdem die Automobilkonzession erteilt worden sei. Es sei Sache der Partner, eine Verständigung zu suchen. Eine solche ist leider nicht zustande gekommen. Der für uns unbefriedigende Zustand dauert fort.

Die Arbeit der Gruppe BGF im Jahre 1969

Ich will es mir zur Pflicht machen, die Ergebnisse unserer Arbeit im Jahre 1969 kurz zu beleuchten und hier zu schildern. Mit 3½ Prozent wurde die Teuerung für das Jahr 1969 ausgeglichen. Ebenfalls wurde eine Realloohnerhöhung von 3½ Prozent ab 1. Juli 1969 gewährt und erstmals im Januar 1970 um Fr. 60.– auf Fr. 480.– erhöht. Einer der wichtigsten Erfolge hatten wir aber mit dem Dienstaltersgeschenk, das uns noch rückwirkend auf das 20. Dienstjahr ausbezahlt wurde, zu verzeichnen.

Das Dienstaltersgeschenk wurde ausbezahlt

Im August 1969 erhielten wir überraschenderweise das Dienstaltersgeschenk rückwirkend auf das 20. Dienstjahr. Vorher hatte es so ausgesehen, dass alle die 1967 zwanzig Dienstjahre hatten, erstmals Anfangs 1972 also mit 25 Dienstjahren ein Dienstaltersgeschenk bekommen würden, wie es sonst auch überall gemacht wurde. So wäre es gekommen, dass solche Angestellte, die kurz vor dem 20. Dienstjahr gestanden, das Dienstaltersgeschenk vor denen mit längerem Dienstalter erhalten hätten. Um ein solches Unrecht zu vermeiden, entschloss sich Direktion und Verwaltungsrat, allen Angestellten, die mehr als 20 Dienstjahre hatten, das Dienstaltersgeschenk aus-

zuzahlen. Nach der alten Ordnung ist das Dienstaltersgeschenk mit 25 und 40 Dienstjahren gewährt worden, mit der neuen Ordnung aber von 20 Dienstjahren an alle fünf Jahre wiederkehrend. Die neue Ordnung ist auf den 1. Januar 1969 in Kraft getreten. Ich werde nun das Schreiben, datiert vom 1. August 1969, das wir erhielten folgen lassen:

«Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass der Verwaltungsrat anlässlich seiner letzten Sitzung beschlossen hat, allen Angestellten der BGF, die seit 20 Jahren im Dienste unserer Gesellschaft stehen, ein Dienstaltersgeschenk in der Höhe eines Monatslohnes, den Sie bei Ablauf der 20 Jahre erhalten haben, auszurichten.

Dementsprechend haben wir der Betriebsleitung Weisung erteilt, Ihnen gegen Abgabe der beiliegenden Quittung der Betrag, der Ihnen zusteht, auszuzahlen.

Gerne benützen wir die Gelegenheit, um Ihnen für die treuen Dienste, die Sie der Bergbahn Grindelwald-First AG während mehr als 20 Jahren geleistet haben, bestens zu danken. Wir hoffen, dass es Ihnen und uns noch lange vergönnt sei, erspriesslich zusammen zu arbeiten.»

Sicher hatten alle, die das Schreiben erhielten, ihre Freude daran. Von mehreren Kollegen wurde ich ersucht, der Direktion und dem Verwaltungsrat im Namen aller für das Dienstaltersgeschenk zu danken. Am 14. August 1969 sandte ich folgendes Schreiben an die Direktion und den Verwaltungsrat:

«Im Namen des Personals der Firstbahn möchte ich Ihnen für die erfolgte Auszahlung des Dienstaltersgeschenk an alle Angestellten, die seit 20 Jahren im Dienste der Firstbahn stehen, den besten Dank aussprechen. Wir werden uns weiterhin bemühen, alle Entgegenkommen der Direktion und des Verwaltungsrates durch Treue und Zuverlässigkeit zu würdigen.»

Am 21. November 1969 fand im Hotel Bahnhof die Gruppenversammlung statt. Zum erstenmal in der Geschichte der Gruppe nahm der Zentralpräsident VPT, Walter Schwarzentrub, den wir eingeladen hatten, an dieser Versammlung teil. Ich will nun einen Teil aus dem Protokoll dieser Versammlung wiedergeben:

Präsident Boss Albert eröffnet die Versammlung und kann 33 Kollegen begrüßen. Im besonderen kann er uns Zentralpräsident Walter Schwarzentrub vom VPT vorstellen und begrüßen. Im weiteren begrüsst er Hans Nydegger, Sekretär und stellvertretender Redaktor vom «Eisenbahner» in Bern. Vizepräsident Wächter Max von der Sektion BOB beehrt uns mit seinem Besuch. Am 30. Juni 1969 ist Jaggi Hermann aus unserer Gruppe ausgetreten. Die Gruppe zählt nun 53 Mitglieder. Am 29. Oktober 1969 ist im Volkshaus in Bern ein Bildungskurs durchgeführt worden. An diesem Kurs haben fünf Kollegen teilgenommen. Im August wurde uns überraschend mitgeteilt, dass rückwirkend auf das Jahr 1967 das Dienstaltersgeschenk ausbezahlt werde. Der Präsident verdankt der Direktion diese Geste. Hans Nydegger erläutert uns die Eingabe an die Direktion vom 17. November. Im weiteren ist er erfreut, über die grosse Beteiligung an unseren Versammlungen und äussert sich, dass es an andern Orten damit schlecht stehe. Er übermittelt uns auch Grüsse von Redaktor Werner Meier. Auch äussert er sich, wie gut die Beziehung zwischen der Direktion BGF und dem SEV sei. Zentralpräsident Walter Schwarzentrub verdankt die Einladung und freut sich einmal bei uns zu sein. Auch Wächter Max von der BOB dankt für die Einladung und ist der Meinung, dass auch bei der BOB noch Probleme zu lösen seien. Präsident Boss verdankt nun die verschiedenen Referate. Nun äussert er sich, dass es im Frühling 20 Jahre gewesen sei, dass unsere Gruppe von der Sektionsversammlung BOB in Zweilütschinen aufgenommen worden sei. Er liest uns das Gründungsprotokoll vor. In diesen 20 Jahren ist es mit unserer Gruppe ein schönes Stück vorwärts gegangen. Der Präsident appelliert nun an alle Kollegen, besonders aber an die Jungen, recht mitzuhelfen, um unsere Aufgaben zu lösen. Nach langen Diskussionen schliesst Boss Albert die Versammlung.

Kurz nach der Herbstversammlung, am 25. November 1969, schrieb mir Walter Schwarzentrub zuhänden der Gruppe folgenden Brief:

«Zurückkommend auf die am 21. November 1969 in Grindelwald durchgeführte Herbstversammlung der Gruppe BGF/BOB habe ich das Bedürfnis, Dir als Präsident zuhänden der Gruppe BGF, die persönlichen Eindrücke dieser Versammlung mitzuteilen. Diese werde ich auch an der nächsten Zentralausschuss-Sitzung bekannt geben.

1. Gratulation für die beinahe 100 % Organisation der Gruppe BGF im VPT/SEV.
2. Der beeindruckende Grossaufmarsch der BGF-Kollegen an die Versammlung.
3. Die flotte Vorbereitung der Traktandenliste durch den Vorstand.
4. Die vorbildliche Vorbereitung der Traktanden durch den Präsidenten, was zum reibungslosen Ablauf der Versammlung führte.
5. Sehr gutes Einvernehmen zwischen Präsident, Vorstand und Mitglieder einerseits und dem Betreuer der Gruppe BGF, Kollege Hans Nydegger, Sekretär SEV, andererseits.
6. Gegenseitiges Vertrauen zwischen Verwaltung und Angestellten, was sich positiv auswirkt.
7. Auch das Vertrauen gegenüber dem VPT/SEV ist gewährleistet.
8. Die offene Aussprache an der Versammlung schadet nichts und das Verlangen nach Werbematerial ist gerechtfertigt.

Dies sind meine objektiven Bemerkungen zum Versammlungsverlauf und zur Gruppe BGF selbst. Lieber Kollege Albert, ich danke Dir nochmals für die freundliche Einladung, welcher ich gerne Folge geleistet habe. Ich wünsche Dir wie Deiner Gruppe recht frohe und erfolgreiche Fahrt.»

Der scheidende Betriebsleiter Werner Zuberbühler

Wie schon im Jahresbericht erwähnt, ist Herr Werner Zuberbühler von seinem verantwortungsvollen Posten als Betriebsleiter der BGF zurückgetreten. Das ganze Personal der Firstbahn sowie der Skilifte möchte Herrn Zuberbühler in seinem wohlverdienten Ruhestand alles Gute wünschen und ihm für seine stets freundliche, zuvorkommende Behandlung den besten Dank aussprechen. Das Personal entschloss sich, Werner Zuberbühler zum Abschied ein kleines Geschenk zu überreichen. Am 25. Dezember 1969 schrieb Herr Zuberbühler folgenden Brief an das Personal der Firstbahn und der Skilifte:

«Mit dem Feldstecher habt Ihr mir wirklich eine grosse Freude bereitet und ich danke Euch allen recht herzlich dafür. Er wird mich immer an die schöne Zeit bei der Firstbahn erinnern und an die gute Zusammenarbeit aller Angestellten der beiden Unternehmungen.

Ich wünsche Euch allen und der Firstbahn viel Erfolg und auch weiterhin ein gutes «team work». Ich hoffe, Euch noch oft an der Firstbahn zu sehen und verbleibe mit nochmaligem herzlichem Dank und mit meinen besten Wünschen für das kommende Jahr.»

Nicht willkommen!

Unter diesem Titel wurde mir folgender Artikel aus einer Zeitung – ich glaube sie existiert heute nicht mehr und den Namen will ich nicht nennen – zum Abschreiben gegeben:

Grindelwald – die Radio-, Fernseh- und Zeitungsreporter sind in Grindelwald unwillkommene Gäste! So jedenfalls gab es ein erboster Skilehrer zu verstehen, als sich eine Stunde vor dem Start rund zwei Dutzend Journalisten zur Sesselbahn auf den First drängten. Ihm passte es nicht, dass

die zur Arbeit fahrenden Fachjournalisten vor seinen zahlenden Gästen Vorrang hatten. Und er tat sich lauthals kund. So deutlich, dass auch meine anderssprachigen Kollegen ihn verstehen konnten.

Schützenhilfe erhielt der «gastfreundliche» Skiprofessor auch noch von den Angestellten der Bahn, die sich kaum weniger arrogant verhielten. Eine Werbung für den prächtigen Wintersportplatz Grindelwald, die 1000 vierfarbige Prospekte nicht wettmachen können. Ein höchst bedauernder Ausrutscher, der viel Schaden angerichtet hat.

Ob ein solcher Vorfall, wie er vorhin geschildert wurde, wirklich grossen Schaden anstiftete, ist eine andere Frage. Natürlich sollten sich die Angestellten auch in der «Täubi» nicht provozieren lassen, besonders dann nicht, wenn die Gäste sich arrogant benehmen, wie es hier und da vorkommen kann. Besonders bei den Damenskirennen muss es immer zu Differenzen kommen, solange Rennfahrerinnen, Journalisten und übrige Teilnehmer den Westeingang benutzen können und nicht anstehen müssen. Die wartenden Skifahrer werden dann erzürnt, wenn immer andere, die nicht angestanden sind, den Vorrang haben, und sie so länger anstehen müssen als gewöhnlich. Viele dieser Gäste machen den Angestellten Vorwürfe, dass sie länger warten müssen. Wenn immer möglich sollte der Westeingang nur im dringenden Fall benutzt werden dürfen und nur einzeln, dann wäre mancher Ärger zu vermeiden. Ich habe vorgängigen Zeitungsabschnitt abgeschrieben, um zu zeigen, dass es auch erzürnte Gäste geben kann. Geschadet haben diese Zeilen sicher weniger, als deren Verfasser in der «Täubi» geglaubt hat, denn solche Vorfälle sind meistens schnell vergessen.

Aus dem Jahresbericht der BGF 1970

In der Talstation wurde eine Lautsprecheranlage eingerichtet, welche der Information des Publikums dient und den allfällig wartenden Gästen eine angenehme, abwechslungsreiche Musik zur Unterhaltung bieten kann. Unsere Sesselbahn stand im Jahr 1970 während 280 Tagen im Betrieb, nämlich vom 1. Januar bis 12. April, vom 7. Mai bis 11. Oktober und vom 12. Dezember bis 31. Dezember.

Im Jahre 1970 wurden 1 928 703 Teilstreckenfahrten ermittelt. Im Vergleich mit dem Vorjahr ergibt sich eine Abnahme von 20 914 Personenfahrten oder von 1,07 Prozent. Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr beträgt pro Teilstreckenfahrt Fr. 1,1723.

5 852 473 Personen transportierte die Sesselbahn auf der 1. Sektion von der Betriebsaufnahme am 29. Dezember 1946 bis zum 31. Dezember 1970. Die prozentuale Verteilung der Einnahmen aus dem Personenverkehr auf Sommer- und Wintersaison ergibt folgendes Bild:

	Sommer		Winter	
1964	82,83%		17,17%	
1965	68,03%		31,97%	
1966	68,78%		31,22%	
1967	66,15%		33,85%	
1968	56,64%		43,36%	
1969	57,73%		42,27%	
1970	59,11%		40,89%	

Ab Talstation wurden im Winter insgesamt 225 453 Personen bergwärts befördert. Die entsprechende Zahl der im Sommer auf der 1. Sektion bergwärts beförderten Personen wurden mit 277 821 ermittelt. Die in den letzten Jahren festgestellte Zunahme des Winterverkehrs wurde 1969 und 1970 gestoppt. Dies ist vor allem auf die für die Belebung des Skisportes ungünstigen

Schnee- und Witterungsverhältnisse der beiden letzten Winter zurückzuführen. Besonders die Wintersaison 1969/70 wurde durch grosse Schneemengen und die damit verbundene Lawinengefahr, durch anhaltende Stürme und wenige Sonnentage ungünstig beeinflusst. Glücklicherweise kann bei der Sesselbahn der Sommerbetrieb einen Ausgleich bringen, was besonders im Berichtsjahr der Fall war, als die wesentliche Einbusse der Verkehrseinnahmen des Winters durch einen ausgezeichneten Sommerverkehr mehr als kompensiert wurde. Während dem besonders im Januar und auch im Februar die Einbusse infolge ungünstiger Witterung beträchtlich war, verzeichnete der Monat März wegen des schönen Wetters eine willkommene Steigerung. Die bisherigen Höchsteinnahmeziffern wurden in den Monaten Juli, August und September verbessert. Obwohl, wie bereits vorher erwähnt, gegenüber dem Vorjahr eine Einbusse von 20 914 Personenfahrten festgestellt worden ist, konnten die Einnahmen erneut zu einem Rekordergebnis gesteigert werden, was auf unsere Tarifmassnahmen zurückzuführen ist. Für die Wintersaison 1970/71 sind die Preise der 1-Tages- und 2-Tageskarten um 20 Prozent erhöht worden. Auf Ersuchen der benachbarten Luftseilbahn Grindelwald-Pfingstegg wurden unsere Pauschalabonnemente, einschliesslich 1-Tages- und 2-Tageskarten ebenfalls für die Pfingsteggbahn gültig erklärt, so dass der Gast Grindelwalds mit unseren Fahrkarten wahlweise hier oder dort skifahren kann.

Nachdem seit Betriebsnahme im Jahre 1946 Herr und Frau Märkle-Gsteiger den Betrieb des Bergrestaurants First übernommen und zur allseitigen Befriedigung geführt hatten, wünschten sie auf die Sommersaison vom Pachtvertrag zurückzutreten. Es wurde ein neuer Vertrag mit ihrem Sohn, Herrn Peter Märkle, abgeschlossen und dabei den veränderten Verhältnissen bezüglich der Einrichtung und des Besuches des Restaurantbetriebes Rechnung getragen. Sehr gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, um Herrn und Frau Märkle-Gsteiger und ihrer Familie für die jahrelange zuverlässige und umsichtige Führung des Restaurants First unseren besten Dank auszusprechen. Herr und Frau Märkle haben es verstanden, den Dienstleistungsbetrieb im wahrsten Sinne des Wortes zu führen.

Wir begrüssen es, dass nunmehr seit mehr als Jahresfrist die durch die Behörden von Grindelwald eingesetzte Planungs- und Verkehrskommission mit bestausgewiesenen auswärtigen Fachleuten die Planung des Kurortes Grindelwald und seiner Verkehrs- und Sporteinrichtungen vorantreiben. Bereits ist von den Beauftragten eine grosse Arbeit geleistet worden. Es wird aber noch bedeutender Anstrengungen und nicht zuletzt auch einer grossen Opferbereitschaft seitens der Bevölkerung Grindelwald, der Behörden und der beteiligten Unternehmungen bedürfen, um das gesteckte Ziel einer gesunden Entwicklung unseres schönen Kurortes und seines Erholungsgebietes zu erreichen. Nachdem nun die Ortsplanung in ein entscheidendes Stadium getreten ist und vor ihrem Inkrafttreten einer Gemeindeabstimmung unterliegt, haben wir sowohl bezüglich der Projekte für die Firstbahn II als auch für eine Verbindungsbahn Erlen-Dorfstrasse nichts mehr unternommen, um die im Gange befindlichen Arbeiten in keiner Weise zu beeinflussen.

Die Arbeit der Gruppe BGF im Jahre 1970

Ich will nun einen Teil aus dem Protokoll der Frühjahrsversammlung hier wiedergeben. Die Protokolle sagen uns das was wir sonst wieder vergessen würden und sie erinnern uns an Situationen, die oft schwer zu lösen schienen. Doch wenn wir die Vergangenheit betrachten, so scheint uns vieles viel einfacher als es damals ausgesehen hat. Mit der Zeit lösen sich viele Probleme von selbst, die früher unlösbar schienen. Durch Verhandlungen und gegenseitiges Verständnis ist manches zu erreichen. Nun zum Protokoll der Versammlung vom 8. Mai 1970 im Hotel Bahnhof:

Aus dem Jahresbericht 1967

Am 20. März mittags musste das BGF-Personal die Station Egg wegen Lawinengefahr verlassen. Am folgenden Morgen wurde nur bis Oberhaus, am Nachmittag aus Sicherheitsgründen nur bis Bort gefahren. Erst am 22. März, ab 11.00 Uhr, durften die Pisten First-Egg-Bort freigegeben werden. An den Ostertagen waren alle Pisten wieder gut befahrbar. Dagegen fiel im Februar der Betrieb wegen vereister Abfahrten und Föhnsturmes an vier Tagen gänzlich aus, währenddem im März die grossen Schneemengen an sechs Tagen keine Öffnung der Pisten erlaubten. Trotzdem sind im Februar rund 3000 und im März sogar 5000 Personen mehr befördert worden als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Wenn es gelingt, in den Zwischenstationen die ankommenden Sessel mechanisch und ohne manuelle Hilfe abzunehmen und zum Starter der nächsten Sektion zu schieben, so können Angestellte eingespart werden, was eine jährliche Reduktion des Personalaufwandes von mindestens Fr. 100 000.- bedeuten würde. Diese Überlegung hat den Verwaltungsrat schon vor zwei Jahren veranlasst, Herrn Dipl. Ing. Luck in Thun, zusammen mit der Maschinenfabrik Bachmann + Co. AG in Steffisburg zu beauftragen, ein solches Gerät, genannt Kettenförderer, zu entwickeln. Damals wurde mit Kosten von weniger als Fr. 50 000.- gerechnet. Verschiedene Änderungen, Verbesserungen und Ergänzungen haben schliesslich einen Betrag von Fr. 73 000.- ergeben, womit diese Aufwendungen in den Kompetenzbereich der Generalversammlung fallen.

Die Arbeit der Gruppe BGF im Jahre 1967

Die Tätigkeit in der Gruppe war auch im Jahre 1967 sehr rege, gab es doch auch in diesem Jahre sehr viele Probleme und Fragen zu erörtern. Es sind oft nicht die grösseren Angelegenheiten, die es einem schwer machen, sie zu erreichen, sondern die vielen kleinen Wünsche, die vom Personal gewünscht und wenn sie nicht erreicht werden oft bei den Betreffenden böses Blut schaffen. Ich will nicht vorgreifen, sondern das Protokoll der Frühlingsversammlung vom 20. April 1967, im Hotel Bahnhof, sprechen lassen:

Zu Ehren des verstorbenen Kollegen Arthur Marti, ersucht der Präsident die Versammelten, sich von den Sitzen zu erheben. Auf 1. 1. 67 konnte in unsere Gruppe Kollege Franz Gertsch aufgenommen werden. Auf Ende 1966 ist Mütschard Werner wegen Übernahme eines Milchgeschäftes aus unserer Gruppe ausgetreten. Somit hat unsere Gruppe einen Bestand von 49 Mitgliedern, also einen gewaltigen Aufschwung innert 20 Jahren. Viel zu diskutieren gibt die Küche im Oberhaus. Boss Albert schildert die schlechten Zustände. An der Zusammenkunft am 4. Januar in Grindelwald mit den Herren Masshardt, Zuberbühler, Nydegger und Boss wurde darüber diskutiert. Herr Masshardt fordert uns auf, noch ein wenig Geduld zu haben bis die Station Oberhaus umgebaut werde.

Das Internationale Damenskirennen

Das Internationale Damenskirennen findet jedes Jahr in Grindelwald statt. Wenn es die Schnee-verhältnisse erlauben, so wird es im Firstgebiet abgehalten. An dieser Veranstaltung sind auch sehr viele Journalisten anwesend. Journalisten haben es meistens sehr eilig, weil sie mit wenigen

Ausnahmen natürlich (zu denen ich mich nicht zähle), erst in letzter Minute an ihrem «Arbeitsplatz» erscheinen. «He da! Was isch los? Hinde anschliesse bitte!» Hielt mich mit diesen Worten gestern morgen ein Angestellter der First-Bergbahn recht unsanft am Ärmel zurück, als ich eben im Begriff war, die Menschenschlange an der Talstation «französisch» zu umgehen. Dankbar erinnerte ich mich in dieser kritischen Situation meinem Retter in höchster Not. Ein kleines Stückchen Papier, weiter nichts. Und doch ein «Sesam öffne dich» für eine Welt ohne Hindernisse und Unannehmlichkeiten, die für gewöhnlich Sterbliche nicht zugänglich ist! Mein Presseausweis! Ein Griff in die Tasche. Vorweisen. Die gefürchtet aussehende Miene des Angestellten, der nur seine Pflicht tat, hellte sich sogleich auf, sein Catch-ascan-Griff löste sich: «Entschuldigen Sie bitte vielmals, ich hätte Sie eigentlich schon an der Mappe erkennen sollen!» Freundlich bat er mich, möglichst diskret durch die Hintertüre einzutreten. Zurückgeblieben habe ich nicht. Ich spürte die feindlich neidischen Blicke der schlangenstehenden Skifahrer in meinem Rücken. Die nicht gerade stubenreine «Begleitmusik» (Flüche) möchte ich dem Leser ersparen...

Ein Wintergast schreibt

Einen langjährigen Freund und Fahrgast bat ich, irgend etwas aus seinen Erinnerungen an die Firstbahn hervor zu klauben und zu erzählen. Herr Fritz Werren aus Zürich, der mit seiner Familie jeden Winter in Grindelwald 14 Tage Ferien macht, hat mir versprochen ein Erlebnis, das er nicht vergessen habe, zu erzählen. Die Familie Werren kauft jeden Winter Abonnemente für 14 Tage und fährt somit meistens nur im Firstgebiet Ski. Herr Werren hatte im Februar 1967 den Föhnsturm und die vereisten Pisten erlebt, so dass er auch von First aus mit den letzten Gästen zu Fuss herunter kam. Weil er ein nicht sehr guter Skifahrer ist, entschloss er sich, die vereiste Piste zu meiden und die Skis auf First zu lassen. Wir wollen nun lesen was Herr Werren an jenem Tag alles erlebt hat:

«In bester Erinnerung bleiben mir der vorbildliche Einsatz und die Disziplin der Angestellten der BGF.

Es begann an einem stürmischen Nachmittag auf First im Februar 1967. Wir waren etwa 18 Personen im Bergrestaurant. Eine mahnende und vorsorgliche Aufforderung der Bahnangestellten, von der letzten Talfahrt gebrauch zu machen, wurde leider nur wenig beachtet. Der Bahnbetrieb Egg-First musste unterdessen wegen des immer stärker aufkommenden Sturms eingestellt werden. Nun galt es für uns, zu Fuss nach Egg zu gelangen, in der Hoffnung, von dort aus mit der Bahn weiterzukommen. Mit freundlichen Worten wurden wir aufgefordert, uns in der Bergstation zu besammeln. In Einerkolonnen, jeder sich mit der Hand an einem Seil haltend, ging es hinaus in den tobenden Sturm. Als letzter der Kolonne hielt ein Angestellter des Bergrestaurants das Seil sicher in seinen Händen. An der Spitze tat ich mit gutem Willen beseelt meine Wenigkeit, eine begehbare Spur in den vereisten Schnee zu treten. Zwischen uns liess sich eine bunte zusammengefügte Gesellschaft, mit zum Teil ungenügender Ausrüstung, mühsam durch den Sturm geleiten, der zeitweise so heftig tobte, dass wir uns kaum noch verständigen konnten.

Auf Egg angekommen, stellten wir enttäuscht fest, dass die Strecke Bort-Egg ihren Betrieb ebenfalls einstellen musste. Sofort wurde umorganisiert, um in weiteren Gruppen zu Fuss nach Bort aufzubrechen. Die Ruhe und Besonnenheit der Firstbahnangestellten wirkte beruhigend auf uns Gäste. Mühsam vorwärtskommend stapften wir weiter über den vereisten Schnee. Unterwegs nahm sich ein BGF-Angestellter einer älteren Dame an, die über Schmerzen klagte. Es war für uns alle eine grosse Erleichterung, als wir nach diesen Strapazen endlich in das Restaurant von Bort eintreten konnten, wo sich dann auch die Gemüter nach einer Stärkung wieder auftauten,

kann ich hier nicht wiedergeben, denn das würde zu weit führen. Der 11. Oktober 1970 wird sicher allen Beteiligten in sehr guter Erinnerung bleiben. Mit Stolz möchte ich hier festhalten, dass die Gruppe Firstbahn von der durchführenden Sektion BOB den Auftrag erhielt, für die Dekoration des Kongress-Saales besorgt zu sein. Diese Aufgabe ist unserer Gruppe zu der vollen Zufriedenheit des Organisationskomitees in allen Teilen gelungen und der prächtig geschmückte Saal fand überall Bewunderung. Auch ich möchte es nicht unterlassen, allen, die bei dem Herrichten des Kongress-Saales geholfen haben, den besten Dank auszusprechen. Der Anlass verlief reibungslos, so dass die 400 Teilnehmer nach dem Mittagessen in verschiedenen Gaststätten Grindelwalds noch gemütliche Stunden und frohes Beisammensein erleben durften.

Aus dem Protokollbuch der Gruppe Firstbahn

Die Frühlingsversammlung der Gruppe Firstbahn fand am 27. April 1971 im Hotel Bahnhof statt. Es ist dies das letzte Protokoll, das ich an dieser Stelle bringen werde. An dieser Versammlung wurde der Vorstand neu gewählt. Ich will aber noch erwähnen, dass der jetzige Gruppenobmann im Herbst 1971 die letzte Versammlung der Gruppe leiten wird. Nun folgt ein Teil aus dem Protokoll der Versammlung vom 27. April:

Um 20.45 Uhr eröffnet und begrüsst Präsident Boss Albert die Versammlung. Besonders begrüsst er aber Kollege Hans Nydegger aus Bern und Hans Egger, Betriebsleiter BGF.

Aus unserer Gruppe sind Abegglen Heinz, Fischer Alfred und Meier Christen auf den 31. Dezember 1970 ausgetreten. Die Gruppe Firstbahn zählt nun noch 54 Mitglieder. Der Präsident fordert besonders die jungen Kollegen auf, an der Versammlung in Zweilütschinen teilzunehmen.

Kollege Hans Nydegger orientiert die Versammlung über die Herbstzulagen beim Bundespersonal. Danach würden wir in die 3. Stufe eingeteilt, was einen Betrag von Fr. 500.- ausmachen würde. Die Mittagsentschädigung in der Werkstatt, im Büro und in der Talstation ist erneut abgelehnt worden. Das Gesuch um Ermässigung der Feuerwehrsteuer wurde durch die Wehrdienst-Kommission abgelehnt. Der Bericht des Kassiers wurde genehmigt und von Präsident Boss Albert bestens verdankt. Der Kassabestand beträgt nun Fr. 386.35. Als neuer Vorstand werden nun folgende Mitglieder gewählt: Präsident: Brüttsch Richard, bisher Sekretär. Vizepräsident: Christen Baumann III, bisher. Sekretär: Suter Christen, bisher Beisitzer. Kassier: Wenger Hermann, neu. Beisitzer: Gertsch Franz, neu. Vertreter der Skilifte: Lohner Hans, bisher.

Alle Vorstandsmitglieder wurden einstimmig gewählt. Der Vorstand wechselt erst auf Ende 1971. Präsident Boss wünscht dem neuen Vorstand alles Gute. Hans Egger dankt dem alten Vorstand für die gute Zusammenarbeit und hofft, auch mit dem neuen auf ein gutes Verhältnis.

Suter Christen wünscht Auskunft über die Verkürzung des Sommerfahrplanes. Egger Hans ist der Meinung, dass durch die Verkürzung des Fahrplanes Personal eingespart werden könne. Im weiteren wünscht er eine Aussprache mit der Direktion und einigen Vorstandsmitgliedern, um verschiedene Sachen abzuklären, die durch die Sommerfahrplanverkürzung entstehen könnte.

Hans Nydegger wünscht ebenfalls genaue Auskunft über die erfolgten Änderungen.

Der Präsident dankt nun allen 23 Anwesenden, speziell aber Hans Nydegger, für ihr Erscheinen und schliesst die Versammlung um 23.00 Uhr.

Langjährige Gäste schreiben

Herr und Frau Zbinden-Lehmann aus Bern waren von Anfang an und heute noch treue Gäste der Firstbahn. Allerdings kommt Familie Zbinden nur im Sommer nach Grindelwald an den Hertenbühl in die Ferien. Das Ehepaar kam schon nach Grindelwald bevor die Firstbahn war und ist seither mit wenigen Ausnahmen unserem Tale treu geblieben. Es gibt sicher wenige Gäste, die das Firstgebiet im Sommer so gut kennen wie Herr und Frau Zbinden. Sie haben ihre Ferienerlebnisse im Film festgehalten. Dort sieht man, dass sie mit der Natur eng verbunden sind. Die herrlichsten Wanderungen in der freien Natur, das Bekanntwerden mit der Tierwelt, den Blumen sowie den rauschenden sauberen Bergbächen, das alles ist auf ihrem Ferienstreifen festgebannt und erfreut das Auge, das diese Schönheit nicht selber erschauen kann. Und nun die Worte von Familie Zbinden über die Firstbahn:

«1971 jährt sich die Inbetriebnahme der nun bekannten Bergbahn Grindelwald-First zum 25. Male.

Zu diesem Anlass können wir als treue Feriengäste und Bewunderer Grindelwalds, unserer zweiten Heimat, nicht verhehlen, wie sehr wir uns damit verbunden fühlen, denn ebenfalls seit 25 Jahren spielt die Firstbahn in unserer Feriengestaltung eine wichtige Rolle. Es war ein grosses Erlebnis, als wir 1947 zum ersten Mal mit Koffern, Rucksäcken, Proviant und dem damaligen Vierbeiner mühelos, ohne Schweisstropfen, den grossartigen Rundblick geniessend, ins Ferienziel hinauf schweben konnten.

Seither sind unsere Ferien ohne Firstbahn gar nicht mehr wegzudenken, sei es für Einkäufe oder Besuche bei lieben Bekannten unten im Dorf oder mit der Kamera bewaffnet hinauf in die Gefilde, wo die Murmeltiere hausen und die Gamsen friedlich äsen.

Immer wieder in diesen Jahren konnten wir uns, beginnend am Bahnhof, der Talstation über Oberhaus, Bort und First eines herzlichen Empfangs erfreuen. Vielmals stellte man uns die fast mitleidige Frage: «Weshalb immer an den gleichen Ort?» Kein Geheimnis! Wir lieben Land und Leute, wir schätzen den gut bedienten Betrieb der Firstbahn, das gepflegte Material, die vielen Möglichkeiten, rasch und sicher in das geliebte Gebiet zu gelangen. Wir schätzen die Höflichkeit, die Hilfsbereitschaft und die Gewandtheit ihrer vorbildlich eingespielten Belegschaft.

Ihnen gehört unser Lob und Dank. Gelegentlich sind wir auf andern Sesselbahnen gefahren, doch kehren wir gerne wieder zu unserer guten und sicheren Firstbahn zurück.

Damit schliessen wir mit dem Spruch, den wir bei einem Kaffeehöck auf einem Zuckersäcklein fanden, was uns gleich den Schluss gab zu unserem Ferienfilm: Wer einmal auf der Firstbahn war, kommt immer wieder Jahr für Jahr! Das werden wir weiterhin beherzigen und wünschen dem Firstbahnunternehmen alles Gute für die Zukunft.»

Das gesamte Personal der BGF sollte dem Betrieb gegenüber positiv eingestellt sein

Du wirst es nie zu Tücht'gem bringen
Bei deines Grams Träumerei'n,
Die Tränen lassen nichts gelingen,
Wer schaffen will, muss fröhlich sein.

Wohl Keime wecken mag der Regen,
Der in die Scholle niederbricht,
Doch golden Korn und Ernteseegen
Reift nur heran bei Sonnenlicht.

Th. Fontane

Mit Absicht habe ich diesen Vers von Fontane meiner Betrachtung vorangesetzt, denn diese Worte enthalten eine grosse Wahrheit in sich. Wie mancher Angestellter hat schon einmal den richtigen Verleider bekommen in seinem Beruf, in seinem Leben überhaupt! Jeder Mensch war auch schon einmal mit sich unzufrieden und mit der Umwelt uneins. Graue, düstere Tage gibt und gab es immer in jedem Leben und es wird sie auch in späteren Jahren geben. Sonnige, lichte Momente werden auch die düstere Zeit aufhellen, so dass der graue Alltag erträglicher ist als er oft aussieht. Jeder Mensch hat es in der Hand auch aus bitteren Zeiten etwas zu machen und sie ein wenig sonnig zu gestalten. Es ist eine alte Weisheit, dass jeder, der fröhlich durch die Zeit geht, besser vorwärts kommt als der verbitterte, es im Beruf, im Leben überhaupt weiter bringt als der Unzufriedene. Seien wir als Menschen also fröhlich und hilfsbereit, auch gegenüber jedem Mitmenschen, so wird uns daraus nur ein grosser Gewinn entstehen. Diese Tatsachen sind auch für das Firstbahnpersonal massgebend, handle es sich um einen Vorgesetzten oder um einen gewöhnlichen Angestellten. «Wer schaffen will, muss fröhlich sein.» Dieser Satz hat für jeden Gültigkeit und Wahrheit und sollte darum auch beachtet werden. Gerade bei der Firstbahn ist es wichtig fröhlich zu sein, auch dem Gast gegenüber. Die älteren Angestellten sowie die Vorgesetzten sollten für die Belangen der Jungen Verständnis haben und nicht zum voraus deren Meinung unter den Tisch wischen. Auf diese Art ist es dem jungen Angestellten nicht möglich, die ihm zugewiesene Verantwortung zu übernehmen, wenn er weiss, dass er ja doch alles falsch gemacht hat. Verantwortung zu übernehmen setzt aber voraus, dass vom Vorgesetzten das nötige Vertrauen und Verständnis entgegengebracht wird. Solches Vertrauen lohnt sich in den meisten Fällen, wenn es bei den Betreffenden richtig geweckt wird. Vertrauen wecken ist aber nur möglich, wenn miteinander geredet wird sowie Missverständnisse beseitigt werden.

Die Jungen sollten ebenfalls Verständnis zeigen gegenüber den Älteren und nicht zum voraus deren Meinung als veraltet betrachten, weil diese ihnen nicht in den Kram passt. Jeder Alte ist einmal jung gewesen und hat eine andere Meinung gehabt als er sie jetzt hat. Jeder Junge wird einmal alt, so dass er in späteren Jahren auch anders denkt als heute.

Verantwortung übernehmen, auch gegenüber dem jungen Kollegen, wiegt schwer. Was wir ihm Tag für Tag beibringen, ist oft massgebend für sein Tun und Denken. Oft sind schlechte Vorbilder schuld am späteren Handeln eines Jungen, der seine Arbeit nur mit Widerwillen ausführt. Darum übernehmen wir die Verantwortung nicht leichtfertig, sondern seien wir ihrer bewusst. Dies gilt in erster Linie für die Vorgesetzten.

Miteinander reden ist meiner Meinung nach das Wichtigste in einem Betrieb, auch bei der Firstbahn! Wie manches heikle Problem könnte gelöst werden, wenn die Beteiligten sich aussprechen würden. Wenn man sich die Sorgen und Nöte von der Seele reden könnte und gemeinsam bestrebt wäre einen Weg zu suchen. Das alles aber braucht Initiative, die von irgend woher gefördert werden muss. Darum seien wir bestrebt, Unebenheiten auf unserem gemeinsamen Weg auszubebenen zum Wohle aller Beteiligten

Ein strenger Tag in der Station Oberhaus

Wenn ich einen strengen Tag in der Station Oberhaus beschreiben will, so nicht darum, weil ich der Meinung bin auf den anderen Stationen sei der Dienst weniger streng, sondern weil ich diesen im Oberhaus kenne. In diesem Sommer 1971 herrschte überaus schönes Wetter und brachte es mit sich, dass der Betrieb besonders rege war, so dass Einnahmen erzielt wurden, von denen niemand auch nur annähernd geträumt hätte. Grosse Einnahmen müssen aber auch erarbeitet sein, und das Personal der Firstbahn hatte ein volles Mass an Arbeit zu verrichten. Diese grosse

Arbeit wurde reibungslos, mit Ausnahme einiger Störungen, vom gleichen Personalbestand wie in früheren Jahren, erfüllt. Es ist nun mein Anliegen zu diesem starken Betrieb einige Bemerkungen anzubringen, die sicher dem Personal aus dem Herzen gesprochen sind. Wenn man bedenkt, was es so an einem schönen Sommertag braucht, um dem Massenbetrieb Meister zu werden, damit er ohne Störungen verläuft, so sollte man sich nicht verwundern, wenn die Angestellten manchmal nervös und müde sind. Hält aber dieser Massenbetrieb längere Zeit an, so ist dieser Zustand noch schlimmer. Durch die Beschleunigung der Seilgeschwindigkeit ist der Betrieb bei starken Frequenzen noch hektischer als vorher, so dass für die freundliche Behandlung der Gäste oft nicht mehr viel Zeit übrig bleibt. Dieser Mangel an Zeit wird vom Gast manchmal als Unfreundlichkeit seitens der Angestellten ausgelegt. In Wirklichkeit ist es aber vielfach so, dass das Personal die Fragen der in den Sesseln sitzenden Gäste gar nicht richtig beantworten kann, weil er diese starten muss. Ich will es unterlassen, noch mehr Probleme, die der heutige Betrieb bei der Firstbahn mit sich bringt, an dieser Stelle aufzuwerfen. Mit diesen Problemen kann sich nur der auseinandersetzen, der den Betrieb einigermaßen kennt. Eines ist aber zu erwähnen, dass bei Massenbetrieb vom Personal mehr Aufmerksamkeit erforderlich ist. Nun die Beschreibung eines schönen Sommertages in der Station Oberhaus.

«Das schönste Haus ist Oberhaus, da gehn die Sessel ein und aus.» Dieser Ausspruch macht Fritz Berger oft den Gästen, die in der Station Oberhaus aussteigen und damit hat er die Lacher auf seiner Seite. Manch verkümmertes Gesicht wurde auf diese und ähnliche Art schon öfters zum Lachen gebracht. Dieser Humor ist oft nötig, um einen strengen Tag besser zu verbringen.

Ist nun der Morgen schön und die Berge voller Glanz, so fängt der Betrieb bei der Firstbahn schon um halb acht Uhr an. Die ersten Gäste fahren meistens nach First, um nach dem Faulhorn und der Schynigen Platte oder der Grossen Scheidegg zu wandern. Langsam nimmt der Betrieb zu, so dass das Personal alle Hände voll zu tun hat. Und nun folgt ein Strom von Menschen: Alte, Junge, Kinder, Greise, Menschen vieler Nationen der Welt. Ununterbrochen fahren die Sessel in die Station ein, immer mit zwei Personen beladen, mit schönen freundlichen Menschen, oft aber auch mit hässlichen unzufriedenen, die ein verkümmertes Gesicht machen. Diese Gesichter etwas aufzuhellen ist manchmal nicht schwer für einen Angestellten mit etwas Humor. Jedem ist es aber nicht gegeben den Spassmacher zu spielen, so dass solche oft als unfreundlich gelten. Die meisten der Gäste sind aber selber freundlich und zufrieden, besonders dann, wenn der Tag schön ist. In der Station Oberhaus ist das Personal verantwortlich für die Versorgung der Talstation mit genügend Sesseln. Der Angestellte, der die Sessel talwärts startet, muss immer schauen, dass er die richtigen Abstände inne hält. Schon diese Arbeit erfordert grosse Zuverlässigkeit und Aufmerksamkeit. Zudem steigen beim Oberhaus sehr viele Gäste ein, so dass sie auch mit Fahrkarten versorgt werden müssen. Wenn die vom Tal einfahrenden Sessel den normalen Abstand von 40 Meter haben, ist es oft schwierig noch mehr Gäste zwischen hinein zu befördern. So kommt es vielfach vor, dass die einsteigenden Gäste ziemlich lange warten müssen. Dasselbe ist auch am späteren Nachmittag talwärts manchmal der Fall. Auch hier haben die Gäste öfters das Gefühl es fehle am guten Willen von Seiten des Personals. Gegen Abend kommen sehr viele Leute nur noch bis zum Oberhaus und steigen dort für kurze Zeit aus. Am meisten Geduld erfordert die Billettkontrolle bergwärts, weil zahlreiche Gäste diese oft nicht mehr finden können. Das führt dann zu den berühmtesten Stauungen der Sessel und ist auch für die Gäste unangenehm. Da braucht es sehr viel Takt, um solche Situationen zu meistern.

Ich will nun nicht mehr weiter berichten über den Betrieb an einem schönen Sommertag in der Station Oberhaus. Eines aber habe ich oft beobachten können: Alle talwärts fahrenden Menschen haben das gemein, dass der Glanz des schönen Tages auf ihren Gesichtern liegt.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Firstbahn für Grindelwald

Heute nach 25 Jahren ist man sich so recht bewusst, was die Firstbahn für Grindelwald bedeutet und auch für die Zukunft zu bedeuten hat. Den Pionieren der Firstbahn ist es zu verdanken, dass auf der Sonnenseite von Grindelwald dieser wirtschaftliche Aufschwung stattgefunden hat. Denken wir uns den ganzen Bahnbetrieb sowie die Skilifte aus dem Firstgebiet weg, so wird jedem klar, dass eine grosse Einnahmequelle aus dem Fremdenverkehr verloren wäre. Dieser Verlust an Einnahmen würde schwerlich auf andere Weise einzubringen sein, da ja auch die übrigen Erwerbszweige darunter zu leiden hätten. Bedenken wir, dass das Baugewerbe mit all seinen Handwerkern, die Lieferanten der Restaurants sowie alle, die mit der Firstbahn etwas zu tun haben, von ihr profitieren. Ein bedeutender wirtschaftlicher Punkt für unser Tal sind auch die Löhne der Angestellten der Betriebe im Firstgebiet. Im Sommer beschäftigt die Sesselbahn über 40 Angestellte, die auch die übrige Zeit des Jahres angestellt sind. In der Wintersaison kommen noch die Angestellten der Skilifte und des Pistendienstes dazu, was zirka 40 Personen ausmacht. Alle diese rund 80 Angestellten bilden mit dem Unternehmen zusammen eine nicht zu unterschätzende Steuerkraft für die Gemeinde und den Staat. Ein anderer Punkt ist für den Kurort Grindelwald in Betracht zu ziehen: Die weltweite Propaganda, die die Firstbahn schon jahrelang machte, half mit den Namen Grindelwald in aller Welt bekannt zu machen und so seinen Fremdenverkehr zu fördern. Heute ist Grindelwald dank der guten Propaganda zu einem der ersten Kurorte in der Schweiz geworden, und zwar im Sommer und im Winter. Wenn wir bedenken, welchen riesigen Aufschwung unser Tal in den letzten 10 Jahren genommen hat, so kann man ermessen, welche grossen Anstrengungen es brauchte, um das alles zu verwirklichen. Durch diesen Aufschwung floriert die Wirtschaft unseres Tales anhaltend und es ist noch kein Ende abzusehen. Wenn dieser Trend weiter anhalten sollte, so wird unser Gletscherdorf in kurzen Jahren eine nie geahnte Ausdehnung annehmen und damit die Gemeinde vor schier unlösbare Probleme stellen. Denken wir nur an das Wasser, die Kanalisationen, die Kläranlage, die Strassen sowie die Parkplätze und die Kehrtrabfuhr. Alle diese Probleme gilt es gemeinsam zu lösen und deren Lasten zu tragen. Hoffen wir, dass es den verantwortlichen Instanzen gelingt, diese Lasten auf gerechte Art zu verteilen sowie die Nutzniesser dieses Wirtschaftswunders ihren gerechten Teil leisten zu lassen. Es ist zu hoffen, dass dieser wirtschaftliche Aufschwung Grindelwalds in geordnete Bahnen gelenkt werden kann, um nicht zu überborden.

Die Faulhornpost

Warum ich der Faulhornpost einige Worte widmen will, wirst du, lieber Leser, bald merken. In früheren Zeiten, bevor die Firstbahn gebaut war, mussten sämtliche Waren für das Faulhorn mit Säumtieren aus dem Tal herauf geschafft werden. Wir wissen, dass der Weg von Grindelwald bis zum Faulhorn zirka fünf Stunden dauert, und so kann man ermessen, was es brauchte, um immer alle benötigten Waren zur rechten Zeit bei der Hand zu haben.

Heute ist dieses Problem etwas leichter, da der Weg von First aus nur noch zwei Stunden dauert. Der Säumer ist in der Lage, mit seinen Maultieren den Weg täglich zweimal zu machen. So können kurzfristig benötigte Waren auch schneller beschafft werden als früher.

Die Faulhornpost ist heute mehr denn je eine Attraktion, die nicht durch andere Transportmittel verdrängt werden sollte. Hubschrauber und Seilbahnen ersetzen das idyllische Bild des Säumers und der Maultiere nicht. Sollte diese Transportart verschwinden, so würde wieder ein Stück Vergangenheit verlorengehen.

Hoffen wir, dass es der Besitzerfamilie Mangott-Almer noch weiterhin gelingen werde, die nötige Arbeitskraft für den Säumerdienst zu bekommen, damit diese schöne Tradition nicht aus dem Faulhorngebiet verschwindet. Auch sehr viele Gäste würden das Schellengeklänge der Maultiere auf ihren Wanderungen nach dem Faulhorn vermissen.

Ergänzungen

Ich habe versucht das Wesentliche, das in den vergangenen 25 Jahren bei der Firstbahn geschehen ist, zu schildern. Trotzdem habe ich noch einige Ereignisse, die mir wichtig scheinen, vergessen aufzuführen. Es ist nun mein Anliegen das Versäumdte nachzuholen. Eine Anzahl Hinweise wurden mit von Albert Bitterli von der Sektion BOB zugestellt, die ich hier nun teilweise wiedergeben möchte:

Dort heisst es, dass Betriebsleiter Zuberbühler am 16. Juni 1950 in den SEV eingetreten sei. Weiter heisst es aus dem Auszug aus den Protokollen: Versammlung den 28. 11. 60, das Personal der BGF hat zum Beitritt des Verbandes Berg- und Sportbahnen Berner-Oberland negativ reagiert. 1966 heisst es in einem Protokoll: Die BGF-Kollegen werden an Versammlungen als Musterknaben in sozialen Belangen gerühmt.

Dem Schmieren und der Kontrolle der Rollenbatterien will ich noch einige Worte widmen: Seit 1950 hatte Gottfried Bohren diese Arbeit auf allen vier Sektionen der Firstbahn verrichtet. Seit 1959 übernahm Hans Kaufmann I die 1. und 2. Sektion zum Schmieren, so dass für Gottfried Bohren eine Erleichterung dieser verantwortungsvollen Arbeit eintrat. 1962 übernahm dann Albert Boss die 1. und 2. Sektion und Hans Kaufmann wechselte auf die 3. und 4. Sektion über. Besonders Gottfried Bohren möchte ich an dieser Stelle ein Kränzchen widmen, weil er neun Jahre lang alle vier Sektionen betreut hatte. Was das heisst, kann nur der ermessen, der diese Arbeit auch gemacht hat. In der Saison gibt es keine andere Möglichkeit, als während des Betriebs – besonders im Winter – zu schmieren. Im Sommer besteht die Möglichkeit diese Arbeit am Abend oder am Morgen zu verrichten. Seit 1971 betreut nun Graf Emil die 1. und 2. Sektion.

Ein wichtiges Problem, das an dieser Stelle nicht fehlen darf, hätte ich bald zu schildern vergessen: Überall in der Welt hat sich die Menschheit mit dem Problem Abfall zu befassen. Auch die Firstbahn entging diesem Produkt der modernen Verpackungsindustrie nicht und sorgte frühzeitig für deren Beseitigung. Im Sommer sorgt schon seit Jahren ein extra dafür angestellter Mann für die Sauberhaltung der Wege nach dem Bachalpsee und der Grossen Scheidegg. Wichtig ist, dass die Rastplätze beim Bachsee sauber gehalten werden. Dort sind Abfallkübel angebracht, die zu entleeren sind, damit wieder neuer Unrat darin Platz hat. Eine wichtige Aufgabe ist es für die Sauberhaltung des Trasses der Firstbahn zu sorgen, denn es gibt immer wieder Gäste, die jeden Abfall gedankenlos wegwerfen. Es ist wichtig, dass wir unsere Landschaft sauber erhalten können von allem Unrat der Zivilisation, denn es ist bemühend, wenn überall Flaschen, Büchsen oder Papier herumliegen. Wir wollen den Männern dankbar sein, die die Aufgabe übernommen haben, unser Gebiet vom Unrat zu reinigen. Diese Arbeit wurde von Christen Bleuer, Ulrich Bohren, Peter Kaufmann und heute von Hans Brawand ausgeführt.

Zu erwähnen ist noch, dass seit Ende 1970 die neue Personalküche im Oberhaus besteht. Der neue, freundliche, saubere Raum wird vom Personal dankbar anerkannt und ist mit der alten, engen, unzuverlässigen Küche nicht mehr zu vergleichen. Ebenfalls zu erwähnen sind die neuen Toiletten, die sich neben der neuen Küche befinden. Der Verwaltung sei an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen.

Schlussbetrachtung

Damit ist diese Schrift zu Ende. Ich weiss, sie ist oft lückenhaft, aber, liebe Leser, ihr werdet mir das verzeihen. Vielleicht ist ein Datum falsch eingesetzt oder ein Name nicht am richtigen Platz angeführt, aber was schadet das schon, denn den Zweck soll sie gleichwohl erfüllen, damit wir die 25 Jahre nicht vergessen. Das Vergangene wollen wir ruhig betrachten, Künftiges müssen wir erst noch erkämpfen wie wir Vergangenes erkämpft haben. 25 Jahre Firstbahngeschichte gehört der Vergangenheit an. In dieser Zeit ist die Bahn von grossen Schäden verschont geblieben. Hoffen wir, dass die nächsten 25 Jahre auch so gut vorbeigehen. Für die guten Jahre wollen wir dankbar sein und mit Vertrauen in die Zukunft blicken. Mögen die verantwortlichen Männer des Betriebes auch weiterhin die richtigen Entscheide treffen zum Wohl des Unternehmens sowie des Personals. Tragen wir alle Sorge zu dem Erreichten und trachten es zu erhalten. Sei es unser aller Anliegen den guten Namen der Firstbahn weiterhin zu verbessern. Eines ist sicher, dass es immer wieder Gäste geben wird, die unsere Bahn frequentieren. Dafür wollen wir diesen an dieser Stelle herzlich danken.

Mein Dank richtet sich nun an alle, die mir bei dieser Schrift geholfen haben. In erster Linie gehört der Dank der Direktion und der Betriebsleitung BGF für das Material, das mir zur Verfügung gestellt wurde. Im weiteren möchte ich allen Kollegen für ihre Beiträge, Schriftstücke, Zeitungsartikel, Protokolle sowie den Gästen für ihre Briefe den herzlichsten Dank aussprechen. Ohne diese Hilfe wäre es mir nicht möglich gewesen diese Schrift zu schreiben. Einen besonderen Dank richte ich aber an meinen Freund Hans Nydegger für seine Hilfe.

Ich möchte noch erwähnen, dass sämtliche Schriftstücke, Protokolle, Briefe, Zeitungsartikel und Beiträge von Kollegen echt sind. Es wurden nur ganz kleine Änderungen sowie Verkürzungen vorgenommen. Alle diese Dokumente sind immer noch vorhanden.

Für unsere Gruppe haben ich einen Wunsch: Seit Bestehen der Gruppe haben wir immer zusammen gehalten, wenn es galt für das Recht einzustehen. Immer fanden wir gemeinsam den Weg, um etwas zu erreichen. Es wurde aber auch viel kritisiert und gerügt, aber eine gesunde vernünftige Kritik schadet nichts, sondern kittet zusammen. Halten wir es auch in der Zukunft so wie bisher, dann kann nichts schiefgehen. Besonders den jungen Kollegen gehört die Zukunft. Darum eines aber, hoffe ich, werde es immer geben: Junge Kollegen mit gesunden Sinnen und kräftigem Streben nach der Wahrheit und Recht. Kollegen, die ein mutiges offenes Wort sprechen dürfen, wenn es gilt, für eine gute Sache einzustehen. Mutige offene Worte aber formen aus Menschen Persönlichkeiten. Darum ist nun mein Wunsch, dass es in unserer Gruppe diese Persönlichkeiten immer geben werde, dann braucht uns für ihre Zukunft nicht bange zu sein.