

ENGADIN ST. MORITZ MOUNTAINS

INSIDER



Ausgabe Nr. 24
Juni 2025



St. Moritz
ENGADIN MOUNTAINS

SEILBAHN-MECHATRONIKERIN EFZ

«Das Beste an meiner Ausbildung ist ganz klar, dass es so abwechslungsreich ist.»

Arbeitest du gerne in der Natur, bist schwindelfrei und hast eine Leidenschaft für Technik und Mechanik? Mit dieser Frage richtet sich Engadin St. Moritz Mountains im aktuellen Stelleninserat an Jugendliche auf Lehrstellensuche. Wer diese drei Eigenschaften für sich bejahen kann, hat schon mal gute Chancen, in den Kreis der Kandidaten für die vierjährige Grundausbildung zum Seilbahn-Mechatroniker EFZ aufgenommen zu werden. Ihre Chance gepackt hat vor rund drei Jahren auch Romana Oswald. Die 18-Jährige aus Samedan lässt sich seit August 2022 zur Seilbahn-Mechatronikerin EFZ ausbilden und ist damit die erste Frau, welche bei Engadin St. Moritz Mountains diesen Beruf erlernt. Eine gute Gelegenheit also, sich diese abwechslungsreiche Berufslehre mal aus weiblicher Sicht näherbringen zu lassen – und Romana mit diesem Interview etwas besser kennen zu lernen.

Wie bist du draufgekommen, Seilbahn-Mechatronikerin werden zu wollen? Und warum bei Engadin St. Moritz Mountains?

Wir mussten von der Schule aus eine Schnupperlehre absolvieren. Von all den verschiedenen Berufen, die ich mir angeschaut habe, hat mir Seilbahn-Mechatronikerin am besten gefallen – auch, weil ich in der Schule Werken und Metallbau gerne hatte und mich Autos und Motoren schon immer interessierten. Die erste Schnupperlehre habe ich dann drüben auf dem Corvatsch gemacht, da mein Vater mit dem technischen Leiter befreundet ist. Um mir sicher zu sein, dass es die Arbeit ist, die mir gefällt, und nicht einfach die Menschen, mit denen ich zusammenarbeite, habe ich Thomas Brunner für eine zweite Schnupperlehre bei Mountains kontaktiert. Am Ende dieser Schnupperwoche, die mir sehr gut gefallen hat, wurde mir gesagt, dass ich die Lehrstelle bekomme. Ich überlegte es mir nochmals gut und bewarb mich eine Woche später darauf.

Wie viele Lehrlinge seid ihr aktuell bei Mountains?

Zusammen mit David Köhler bin ich jetzt im dritten Lehrjahr. Ein dritter Lehrling ist im zweiten Lehrjahr und im August fangen noch zwei Neue an. Das ist toll, denn in den letzten zwei Jahren konnten nicht alle Ausbildungsplätze besetzt werden. Am meisten Kontakt haben die

vom ersten und dritten sowie die vom zweiten und vierten Lehrjahr, weil sie gleichzeitig Schule haben. In den Schulferien arbeiten wir aber auch ab und zu zusammen. Unsere Ausbilder sind Thomas Brunner und Diego Hafner. Zudem schliesst Silvio Lüscher im August seine Weiterbildung zum Seilbahnfachmann ab, die auch die Lehrlingsausbildung beinhaltet; er ist sich aber bereits am Einarbeiten und übernimmt dann auch die neuen Lehrlinge. Unsere Ausbilder erstellen das Wochenprogramm, was wir wann mit wem machen, und sind bei Fragen oder Problemen immer für uns da. Zum Arbeiten und Lernen sind wir aber hauptsächlich bei allen anderen Mitarbeitenden.

«Ich bin viel lieber draussen am Arbeiten als drinnen am Laptop.»

Wie gestaltet sich das Wochenprogramm? Seid ihr mehr draussen oder mehr drinnen in der Werkstatt?

Das wechselt sich ab. Im Winter sind wir meistens drinnen in der Werkstatt, denn draussen sollten die Bahnen ja am Laufen sein. Im Sommer kommt es drauf an, ob du gerade am Strecken kontrollieren und am Revisionen machen bist, dann bist du die ganze Zeit draussen. Es kann aber auch sein, dass du in der Station bist, zum →

Romana Oswald mit David Köhler





Beispiel am Sessel kontrollieren oder überholen – es ändert sich fortlaufend. Gestern war ich in Lej da la Pêsch hinten, um Kontrolle zu machen und um zu lernen, wie die Bahn funktioniert. Heute war ich zumeist im Büro, weil wir das Bildungsgespräch hatten, und morgen werde ich Arbeiten in der Werkstatt erledigen. Die letzten beiden Wochen hatte ich Blockschule im Ausbildungszentrum in Meiringen.

Apropos Lej da la Pêsch: Bis zur kommenden Wintersaison wird ja die 30-jährige Anlage renoviert. Hast du damit auch zu tun?

Das Hauptaugenmerk während der Lehrzeit liegt darauf, unser Ausbildungsprogramm zu erfüllen. Wenn es aber passt und die eingeteilten Arbeiten fertig sind, machen auch wir bei den Revisionen mit. Im letzten Jahr halfen wir schon bei der FIS-Bahn mit. Grundsätzlich sind wir also wann immer möglich mit dabei.

Hast du eine Lieblingsarbeit?

Ich freue mich, wenn es etwas Mechanisches zu tun gibt, wenn ich bei einem Motor den Service oder einen Ölwechsel machen oder ein Getriebe auseinandernehmen muss. Hauptsache aber, die Arbeit ist interessant und abwechslungsreich. Alles, was sich wiederholt, ist nicht so mein Ding, obwohl ich weiss, dass auch diese Arbeiten dazugehören. Zum Beispiel müssen wir alle Klemmen, welche die Sessel auf den Seilen halten, alljährlich kontrollieren. Das ist die ersten Stunden noch interessant, doch drei Wochen immer genau das Gleiche zu tun, wird dann schon langweilig. Umso lieber bin ich drum auf den Stützen oben, das ist immer wieder etwas Neues.

«Als sich die Stütze zu bewegen begann, dachte ich kurz: Ja, es ist doch ganz schön hoch hier oben.»

Gutes Stichwort. Was war für dich im wahrsten Sinne des Wortes der Höhepunkt?

Das war klar die Stütze bei der Piz Nair-Pendelbahn. Sie ist mit circa 55 Metern die höchste, die wir haben. Es hat gewindet und die Stütze bewegte sich – nicht viel, einen

halben Centimeter oder so, aber du hast das Gefühl, als würde sie schwanken, während du am Arbeiten bist. Der Respekt ist also sicher da, auch wenn nichts passiert. Wenn's möglich ist, plant man die Arbeiten auf den Stützen bei schönem oder zumindest trockenem Wetter ein. Wenn aber im Winter etwas kaputtgeht, dann muss es einfach repariert werden, egal, ob es windet und schneit – und solange die Sicherheit gewährleistet werden kann. Auf einer Stütze ist man immer zu zweit oder zu dritt, überhaupt werden die meisten Arbeiten draussen im Team ausgeführt.

Wie ist es für dich, als Frau in dieser Männerdomäne zu arbeiten? Musst du dich immer wieder extra beweisen?

Am Anfang war es schon etwas komisch. Ich wurde zwar auf Anhieb akzeptiert, aber «Mann» hat mir gewisse Sachen einfach nicht zugetraut. Ich musste zuerst zeigen, dass ich es machen kann, und dass ich Hilfe hole, sobald ich etwas nicht kann, oder weil es schlicht zu schwer für mich ist. Meistens aber kam sofort jemand und nahm es mir weg, ohne dass ich es überhaupt erst ausprobieren konnte. Diese schützende Hand war bei gewissen Dingen schon gut, oft wurde aber überfürsorglich reagiert. Mittlerweile spüre ich keinen grossen Unterschied mehr, im Gegenteil, ich überzeuge meine Kollegen immer wieder mit kreativen Lösungen, wenn mir die Kraft fehlt. Statt eine Seilrolle, die um die dreissig, vierzig Kilo wiegt, zu tragen, rolle ich sie halt – sie ist ja rund, also rollt sie. Und um sie hochzuheben, hole ich mir eben kurz Hilfe oder nehme den Kran. Komische Blicke gibt's trotzdem immer wieder mal, wenn ich etwas auf eine ungewohnte Weise anpacke, aber solange es funktioniert...

Wie hat dein Umfeld auf deine Berufswahl reagiert?

Als mein Lehrer in der neunten Klasse erfahren hat, was ich machen werde, war er erstaunt und wusste nicht, was er davon halten sollte. Nachdem er den ersten Schock überwunden hatte, war er jedoch fasziniert von meiner Berufswahl – und soweit ich gehört habe, soll jetzt auch sein Sohn, der vier oder fünf Jahre jünger ist als ich, Interesse bekommen haben. Interessante Reaktionen gab und gibt es immer wieder.

Schlägt dein Herz jetzt schneller, wenn du eine spezielle Seilbahn siehst?

Noch zur Schulzeit hätte ich geantwortet: «Eine Seilbahn muss einfach laufen.» Seit ich weiss, was alles dazu gehört, damit sie läuft, will ich auch wissen, wie sie im Detail funktioniert – und wie es die anderen machen. So mussten meine Eltern und mein Bruder im letzten Jahr einen Tag unserer Ferien opfern, um mit mir zur Jungfraubahn zu fahren, wollte ich doch unbedingt das neue Bahnsystem, welches wir hier nicht haben, anschauen gehen. Mit meinem Bruder, der Zimmermann macht, sind wir dafür Holz anschauen gegangen.

«Da ich nicht wusste, was alles zu diesem Beruf dazugehört, habe ich es einfach auf mich zukommen lassen.» →



Schon bald beginnt für dich das vierte und letzte Lehrjahr. Wie fällt dein Zwischenfazit aus?

Ich würde sagen, dass ich mittlerweile ein gutes Fundament habe. Gewisse Sachen sind bereits vertieft, andere Dinge, von denen ich noch nie etwas gehört und somit auch keine Ahnung habe, wie sie funktionieren, tauchen aber auch nach drei Jahren noch permanent auf. Von den bereits Ausgelernten im Betrieb habe ich aber gehört, dass die vier Jahre für alles Wichtige reichen. Dennoch bleiben auch sie fortlaufend am Lernen. Hier kommt wieder eine Neuerung, da wird wieder etwas angepasst, es kommen leisere Motoren mit mehr Leistung, grössere Sessel, anderes Material, innovative Steuerungssysteme, ein zweiter Speichersee wird gebaut und, und, und. Über all das gilt es in etwa Bescheid zu wissen – nicht zuletzt auch, um unseren Gästen Auskunft geben zu können, wenn ich draussen beim Sessellift oder an den Bahnen arbeite. Die einen interessiert’s, was ich mache, die anderen einfach, wo’s langgeht.

Hast du schon Pläne, wie’s für dich weitergehen soll?

Noch keine konkreten. Aber einmal für einen Seilbahnhersteller zu arbeiten, das würde mich schon reizen, weil es mich einfach interessiert und fasziniert, wie diese Bahnen aufgestellt werden und was alles dazugehört. Du kannst weltweit auf Montage gehen und genau das tun, was ich gerne mache: mit den Händen arbeiten und dabei draussen sein. Wer weiss, vielleicht baue ich irgendwann mal in einem anderen Land eine Seilbahn und ziehe gleich dorthin, weil es mir so «u huere guat» gefällt. Vielleicht komme ich aber auch gerne wieder zurück. Meine Eltern sind allerdings dafür, dass ich irgendwo in Kanada arbeiten gehe, um mich besuchen, sich das Hotel sparen und Ski fahren gehen zu können. Ich muss also schauen, dass ich ein Gästezimmer habe.

Hat man bei Engadin St. Moritz Mountains einen Förderplan für dich?

Das erfahre ich wohl im vierten Lehrjahr. Alle Lehrlinge, die zuvor abgeschlossen haben, sind grundsätzlich geblieben und werden gefördert; einige machen die Weiterbildung zum Seilbahnfachmann. Das Ziel unseres Be-

triebs ist, dass die eigens ausgebildeten Spezialisten hierbleiben, um Fachleute, die in Pension gehen, adäquat ersetzen sowie auf ein erfahrenes Technikteam zählen zu können. Ich persönlich fühle mich hier sehr wohl und arbeite mit allen Mitarbeitenden gerne zusammen. Silvio und Diego haben auch bereits gute Ideen aufgegleist, um das Ausbildungsprogramm für alle noch übersichtlicher zu gestalten. Ein Tool, das allen klar zu erkennen hilft, was oder welche Bahn bei wem noch fehlt und gelehrt werden muss – und das sich mit den von uns Lernenden gemachten Einträgen laufend entwickelt. Ich muss allerdings gestehen, dass ich hierfür noch an meiner Disziplin arbeiten muss.

Was war dein härtester Moment in deiner bisherigen Lehrzeit?

Mit Sicherheit der erste Monat. Da kam ich oft nach Hause und ging sofort ins Bett, weil ich so müde war. Die vielen neuen Informationen haben mich für eine kurze Zeit ziemlich überfordert, ich habe mich aber bald schon daran gewöhnt. Was mich weniger geistig, dafür viel mehr körperlich forderte, war der Bau des Förderbands Marguns im letzten Sommer. Wir waren draussen am Fundament setzen und am Richten – und es hat geregnet, und geregnet, und geregnet. Von morgens bis abends war es kalt, nass, rutschig und matschig, und das ganze zwei Wochen lang! Es musste trotzdem gemacht werden, obwohl wir tagein, tagaus kaum vom Fleck gekommen sind. Es war hart, sich für den nächsten Tag zu motivieren.

«Ob ich diesen Beruf wieder wählen würde? – Ganz klar, ja!»

Was sind deine Insidertipps an eine mögliche Nachfolgerin?

Hab Geduld mit deinen Kollegen und mit dir. Es braucht etwas Zeit, bis man endlich drinnen ist und alle dich akzeptieren. Ich war die erste Frau, die in der Technik



gearbeitet hat, und es brauchte eine Annäherung von beiden Seiten. Bei mir ging es ein Jahr, was mich überrascht hat, weil ich dachte, es würde länger gehen. Und sei nicht gleich beleidigt, wenn irgendwer mal einen Witz macht, das gehört halt einfach dazu. Simpel gesagt, fassen Männer gewisse Dinge teilweise ganz anders auf, wenn diese nicht wie gewohnt von einem Mann, sondern halt von einer Frau ausgesprochen werden. Das kann aber auch umgekehrt der Fall sein. Alles andere wie zum Beispiel die fehlende Kraft lässt sich mit weiblichem Geschick und der weiblichen Logik kompensieren – und zur Not holt man sich einen starken Kerl zu Hilfe.

Deinen «Traumberuf» kennen wir jetzt; verrätst du uns zu guter Letzt auch noch deinen Lieblingsort hier in St. Moritz?

Da fallen mir spontan sogar gleich zwei Orte ein. Zum einen finde ich es jedes Jahr aufs Neue faszinierend und schön, im Winter übers schwarze Eis zu gehen und zu hören, wie es sich bewegt – also dann, wenn der See gefroren ist und noch keinen Schnee drauf hat. Zum anderen liebe ich die Stimmung, wenn ich frühmorgens als Erste zur Arbeit gehe – die Sonne geht auf, die Piste ist frisch präpariert, es gibt keinen Wind, noch keine Leute, nur dich an deinem Arbeitsplatz. Alle anderen bezahlen, um da oben zu sein. ■

NACHGEFRAGT

bei Thomas Brunner, Leiter Seilbahnen sowie Berufsbildner bei Engadin St. Moritz Mountains.

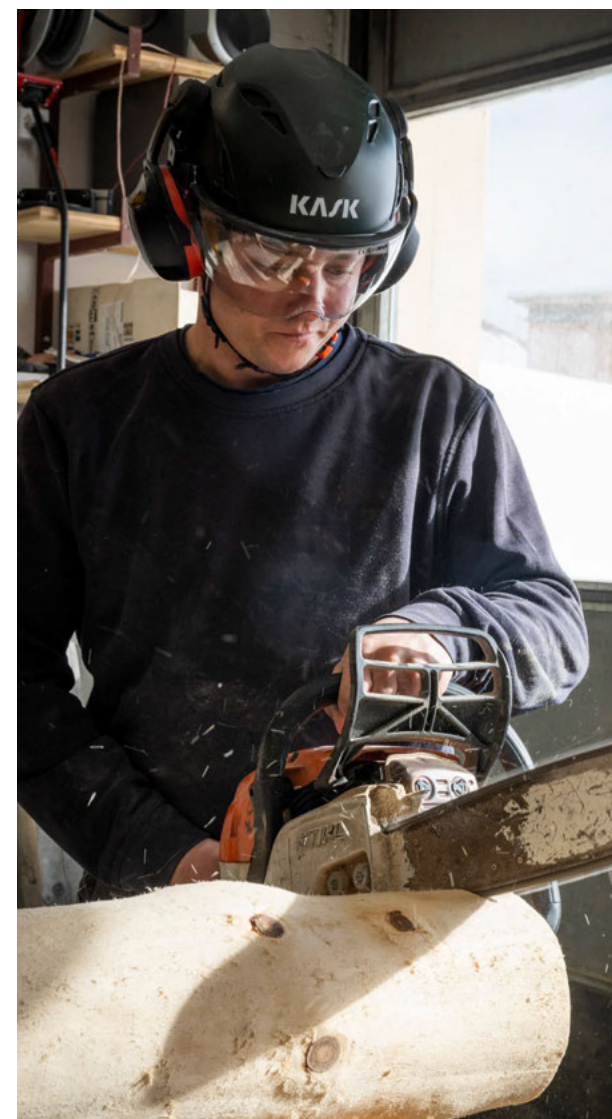
«Wir bilden seit 2008 Lernende aus und bieten aktuell zwei Ausbildungsplätze pro Jahr an, Tendenz steigend, allerdings ist es herausfordernd, geeignete Kandidaten zu finden. Die meisten unserer Aufgaben können nur in Teamarbeit gemeistert werden, was neben den Grundvoraussetzungen wie Schwindelfreiheit, körperliche Belastbarkeit sowie technisches Verständnis entsprechende Fähigkeiten erfordert. Einige Kandidaten haben sich bereits theoretische Grundkenntnisse über PC-Games wie «Skigebiets-Simulator» angeeignet und zeigen ein sehr grosses Interesse. Die Bildungs-



verordnung und der Bildungsplan wurden 2020 überarbeitet; die Ausbildung ist seither in sogenannte Handlungskompetenzen gegliedert. Neben neuestem Seilbahnwissen wie beispielsweise autonom funktionierenden Seilbahnen muss weiterhin das Wissen über analoge Steuerungen aufgebaut werden, was die Auszubildenden sehr fordert. Die laufenden Veränderungen aufgrund der steigenden Null-Grad-Grenze – auftauender Permafrost und dessen Auswirkungen als Beispiel – werden in der Berufsschule durch Geologen, Baufachleute und weitere Experten erläutert. Auch werden sämtliche Bereiche der Nachhaltigkeit in Bezug auf die touristisch genutzten Bergregionen in der Schule angeschaut.

Eine Seilbahnmechatroniker-Lehre ist die perfekte Voraussetzung für die Weiterbildung zum Seilbahnfachmann oder zur Seilbahnfachfrau sowie zum technischen Leiter oder zur technischen Leiterin – und weil seit einigen Jahren in der Schweiz mehr technische Leiter pensioniert als neue ausgebildet werden, sind die Perspektiven gut. Diego Hafner, unser Leiter der Seilbahn-Instandhaltung, hat seine Ausbildung 2021 bei uns abgeschlossen, was zeigt, dass wir unseren Lernenden zusätzlich zur Ausbildung auch Karrierechancen bieten. So haben diesen Frühling drei weitere ausgebildete Seilbahnmechatroniker ihre Weiterbildung zum Seilbahnfachmann gestartet.

Romana Oswald ist die zweite Frau, welche sich bei uns beworben hat, aber die erste, die bei uns die Ausbildung absolviert. Ich selbst durfte vor rund 17 Jahren die Ausbildung zum Seilbahnmechatroniker starten und war damals mit der ersten Frau, welche sich zur Seilbahnmechatronikerin ausbilden liess, in derselben Klasse. Wenn jemand die Grundvoraussetzungen erfüllt, egal ob Frau oder Mann, kann die Ausbildung erfolgreich absolviert werden.» ■



MUOTTAS MURAGL

PANORAMA-SCHAUKEL

Ab diesem Sommer kann man auf der Panoramaschaukel, die auf Muottas Muragl in 2456 Metern Höhe aufgestellt ist, schaukeln und dabei die herrliche Aussicht über das Oberengadin geniessen. Gefertigt wurde das neue, schwungvolle Highlight in der betriebseigenen Schreinerei von Engadin St. Moritz Mountains. Dort hat Schreiner Simon Murbach mit viel Herzblut und handwerklichem Können jede Schraube an ihren Platz gesetzt. ■



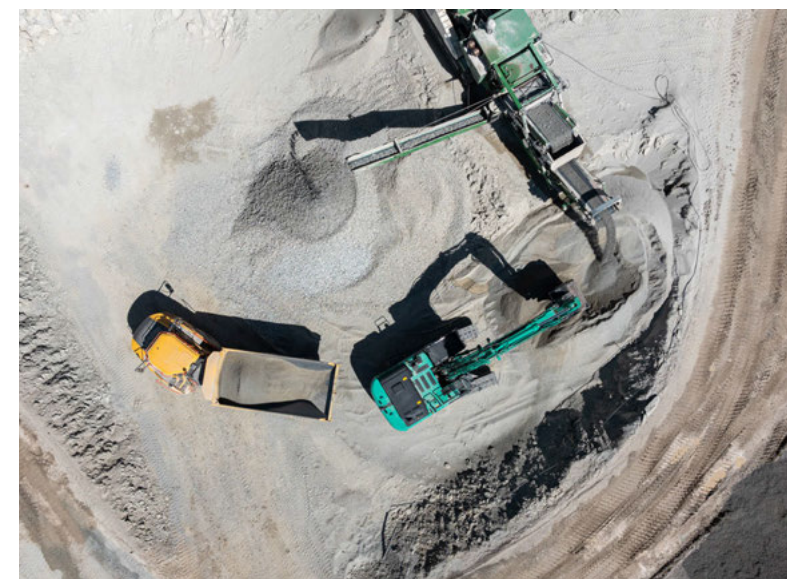
BAUPROJEKT AUF KURS

Naturspeichersee Nair Pitschen nimmt Gestalt an

Der Bau des Naturspeichersees Nair Pitschen auf Corviglia schreitet planmässig voran. Nach dem ersten Bausommer 2024 liegt das Projekt im Zeitplan, sodass ab der Wintersaison 2025/2026 die gesamte Wasserentnahme für die Beschneigung aus den beiden Naturspeicherseen Nair Pitschen und Lej Alv erfolgen kann.

Trotz herausfordernder Witterungsbedingungen mit einem nassen Frühling und viel Schnee aus dem Winter konnten die Bauarbeiten im Sommer 2024 wie vorgesehen umgesetzt werden. Zwei Drittel des Aushubs sind bereits abgeschlossen – der letzte Abschnitt folgt jetzt im Sommer 2025. Die Arbeiten haben Anfang Juni gestartet. «Wir müssen noch einige grosse Felsblöcke bohren und sprengen, damit wir sie abtransportieren und den Aushub abschliessen können. Parallel dazu beginnen wir bereits mit der Abdichtung», erklärt Reto Bieri, Projektleiter bei Engadin St. Moritz Mountains. Für die See-Auskleidung wird zunächst eine Schicht aus gebrochenem Material eingebracht, das bereits im letzten Sommer auf eine Korngrösse von vier bis sieben Zentimetern aufbereitet wurde. Auf die Kiesschicht folgt ein Schutzvlies, die Kunststoffolie als Abdichtung, ein weiteres Schutzvlies und abschliessend nochmals eine Kiesschicht. «Dadurch bleibt die Folie unsichtbar und der See fügt sich naturnah in die Landschaft ein», erklärt Bieri. Sobald der Schnee geschmolzen ist, beginnen zudem die hydraulischen Umbauarbeiten an den bestehenden Pumpstationen. «Die Beschneigungsinfrastruktur wird so angepasst, dass das Wasser nicht mehr aus dem Tal hochgepumpt, sondern mit Eigendruck von oben nach unten eingeleitet wird», erklärt Bieri.

Ziel ist es, Mitte August 2025 mit der Befüllung des Sees zu starten. Dieser Prozess unterliegt strengen Auflagen des Bundesamtes für Energie (BFE) und erfordert umfangreiche Nachweise und Dokumentationen sowie eine enge Zusammenarbeit mit Geotechnikern, Geologen und Umweltfachleuten. «Der Aufwand ist gross, aber notwendig, um die hohen Umwelt- und Sicherheitsstandards einzuhalten», so Bieri weiter. Neben der technischen Umsetzung steht auch die naturnahe Integration des Sees im Fokus. Wie bereits beim benachbarten Lej Alv soll der Nair Pitschen ab Sommer 2026 als Naherholungsgebiet dienen und sich harmonisch in die Landschaft einfügen. Zudem wird der See ein eindrucksvoller Blickfang: Wer mit der Bergbahn über ihn hinwegfährt, kann den glitzernden Wasserspiegel vor der imposanten Bergkulisse bewundern. ■



MEHR EFFIZIENZ UND KOMFORT DANK MODERNISIERUNG

Neuerungen für Sesselbahnen Randolins und Lej da la Pêsch

Mit den umfassenden Erneuerungen an den beiden Sesselbahnen Randolins und Lej da la Pêsch werden zwei wichtige Anlagen auf der Corviglia fit für die Zukunft gemacht. Während die Randolins-Bahn in den Sommermonaten durch eine leistungsstärkere 6er-Sesselbahn ersetzt wird, erhält die Lej da la Pêsch-Bahn ein technisches Upgrade. Die Bauarbeiten haben im April gestartet und sollen pünktlich zur Wintersaison abgeschlossen sein. Thomas Brunner, Leiter Seilbahnen bei Engadin St. Moritz Mountains, gibt Einblick in die Hintergründe und Herausforderungen dieser beiden Projekte.



Nach eingehender Analyse fiel die Entscheidung, die Sesselbahn Randolins komplett zu ersetzen. Denn die bisherige 4er-Sesselbahn stiess mit einer maximalen Förderleistung von 1500 Personen pro Stunde an ihre Grenzen. «Eine Kapazitätserhöhung wäre technisch nicht möglich gewesen. Mit der neuen 6er-Sesselbahn steigt die Förderleistung auf 2400 Personen pro Stunde», erklärt Thomas Brunner. Während die gesamte Anlage erneuert wird, zeigt sich bei den Seilbahnstützen ein anderes Bild: Neun der insgesamt fünfzehn Seilbahnfundamente können bestehen bleiben oder müssen nur leicht verstärkt werden. «Dies zeigt, dass die Bausubstanz in einem guten Zustand ist und trotz ihres Alters von 30 Jahren weiterhin genutzt werden kann», so Brunner.

Mehr Komfort und optimierte Infrastruktur

Die neue Sesselbahn Randolins bietet gleich mehrere Verbesserungen für die Gäste. «Ein besonderes Highlight ist der optimierte Einstieg», schildert Brunner. «Künftig kann man sowohl von der Paradiso- als auch von der Trutzseite aufsteigen. An der Bergstation wird das Gelände um zwei Meter angehoben, um eine angenehmere Abfahrtsrampe zu schaffen.» Die Talstation wird zudem völlig neu errichtet und enthält ein modernes Garagierungsgebäude mit einer integrierten Fassaden-Solaranlage. Witterungsbeständige Materialien wie Beton, Stahl und Aluminiumblech sorgen darüber hinaus für eine lange Lebensdauer. Die Bauarbeiten an der neuen Sesselbahn Randolins haben im April gestartet, die Inbetriebnahme soll ab Mitte Oktober erfolgen.

Teil-Autonomer Betrieb dank LeitPilot-System

Technologisch wird die künftige Sesselbahn Randolins auf dem neusten Stand sein. In der Bergstation wird das innovative LeitPilot-System installiert, das einen autonomen Stationsbetrieb sowie ein automatisiertes Überwachungssystem ermöglicht. Dies entlastet das Betriebspersonal erheblich, so Brunner: «Während das System die Anlage kontinuierlich im Blick behält, können Mitarbeitende Kontrollgänge durchführen, sich um Anliegen unserer Gäste kümmern und sich auf andere fachliche Aufgaben konzentrieren. Besonders in Zeiten des Fachkräftemangels ist dies ein entscheidender

Vorteil.» Darüber hinaus wird ein getriebeloser Antrieb eingesetzt, der eine hohe Effizienz und langfristige Ersatzteilverfügbarkeit gewährleistet.

Refit der Sesselbahn Lej da la Pêsch

Anders als die Randolins-Bahn wird die Sesselbahn Lej da la Pêsch nicht neu gebaut, sondern modernisiert. Neben der technischen Erneuerung der Steuerung wird auch hier das LeitPilot-System integriert. «Zudem gibt es neue Sessel mit bequem gepolsterten Sitzen und die Bahn wird künftig mit einer höheren Förderleistung betrieben, sodass die Wartezeiten kürzer ausfallen. Die neuen Sessel sind etwas schwerer, weshalb wir aus Gewichtsgründen auf Wetterschutzhauben verzichten müssen – dafür sind die Sessel ohne Hauben bei Wind weniger anfällig für Böen», erläutert Brunner. Auch an den Stationen gibt es Veränderungen: Die Kommandoräume der Tal- und Bergstation werden erneuert. An der Strecke sind lediglich kleinere Instandhaltungsarbeiten an Fundamenten nötig, sowie die Erneuerung von Bodenkabeln und Lichtwellenleitern. Dank dieser Massnahmen kann die Bahn weitere 20 Jahre betrieben werden.

Herausforderungen und Zeitplan

Eine der grössten Herausforderungen beim Refit ist der Nachweis gegenüber der Bewilligungsbehörde, dass die 30 Jahre alte Anlage mit aktuellen Normvorgaben kompatibel ist. Als Vergleich dazu: «Stellen Sie sich vor, Sie hätten ein 30-jähriges Auto und müssten dieses in ein autonom fahrendes Auto umbauen, das mit dem neusten Stand der Technik funktioniert und Anforderungen erfüllen muss, die vor 30 Jahren noch gar nicht berechenbar beziehungsweise unbekannt waren. Das ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die aber zeigt, wie hochwertig und nachhaltig die ursprüngliche Bausubstanz ist», veranschaulicht Brunner. Die Arbeiten an der Sesselbahn Lej da la Pêsch haben ebenfalls im April begonnen. Die Modernisierung soll bis Ende September abgeschlossen und pünktlich vor dem ersten Schneefall betriebsbereit sein. ■



NACHRUF AUF ERNST E. MEILI

Der Pionier mit dem verschmitzten Lächeln.

Mit Ernst E. Meili, der am 7. Januar 2025 im Alter von 90 Jahren verstorben ist, hat ein Patron, ein visionärer Geist, ein Macher und ein bis zuletzt immer wieder gern gesehener Gast in unseren Betrieben seine geliebte Bergwelt für immer verlassen. Vielen, die ihn kannten, bleibt neben seiner warmherzigen, kollegialen, fairen Art vor allem eines in Erinnerung: sein verschmitztes Lächeln.



Zusammen mit seiner Frau und seinen drei Söhnen kam Ernst Meili Junior 1974 aus dem Unterland, aus Schübelbach im Kanton Schwyz, rauf ins Oberengadin und übernahm als der älteste der drei Brüder die Betriebsleitung der damaligen Luftseilbahn Celerina-Saluver AG (LCS) von seinem Vater Ernst Meili

Senior. Für Ernst Meili, der bis anhin als Maschinzeichner Traktoren gezeichnet hatte, war die Leitung einer Bergbahn fremd. Also ging er «an d Säck» und arbeitete sich ein, denn wenn er sich etwas vorgenommen hatte, dann zog er dies auch durch.

Als sein Vater im Juli 1975 bei Transportarbeiten im Val Saluver tödlich verunglückte, wurde Ernst Meili als Nachfolger zum Verwaltungsratspräsidenten gewählt und prägte fortan sowohl das Unternehmen in Celerina wie auch die Welt der Seilbahnen im Engadin. Er war stets ein Kämpfer für die Sache und schon früh ein grosser Befürworter einer regionalen Zusammenarbeit. Für einige seiner innovativen Ansätze war die Zeit damals jedoch noch nicht reif. So musste beispielsweise die ab 1977 bestehende Betriebsgemeinschaft mit der damaligen Furtschellas-Bahn anno 1999 wieder aufgelöst werden; die Fusionen kamen, aber erst im Jahre 2007.

Dass mit Ernst Meili als treibende Kraft die Celeriner Berbahnen oftmals eine Nasenlänge voraus waren, lässt sich aus seiner eigens verfassten Doku zur «Geschichte der Luftseilbahn Celerina Saluver, der Diavolezza-Bahn und der Lagalb-Bahn» herauslesen. So war die 1984 gebaute 3er-Sesselbahn Marguns–Corviglia die erste kuppelbare Bahn im Oberengadin. Und mit der Sesselbahn Marguns–Trais Fluors wurde 1995 einer der ersten 6er-Sessel in der Schweiz eingeweiht (als erste in Betrieb ging die 6er-Seilbahn Plaun in Laax). 1997 folgte auf Muottas Muragl die Eröffnung der attraktiven Schlittelbahn im Rahmen der Winterangebotserweiterung.

Gerade mit Muottas Muragl war Ernst Meili seit Kindesbeinen emotional verbunden. Mit ein Grund dafür waren die damaligen Uniformen der Kondukteure, die ihn, als er in den 1940er-Jahren ins Engadin kam, nicht zuletzt wegen der steifen Hüte nachhaltig beeindruckten. Auch deswegen sagte er wohl 1979 «Ja» zur Betriebsleitung der MM-Bahn (MMB) und behielt diesen MMB-Hut stolze 16 Jahre lang auf. Die Führung der Celeriner Bergbahnen hatte er gar 21 Jahre lang inne.

Für Ernst Meili gab es keine verrückten Ideen, sondern lediglich fortschritthemmende Skeptiker. Aufgrund seiner Weitsicht wurde im Sommer 1997 das Hostel gebaut, um vermehrt Schullager sowie Reisegesellschaften nach Celerina zu holen. Kinder sollten Skifahren lernen und in Kontakt mit Schnee kommen. Der Erfolg gab ihm recht. Heute noch besuchen uns Leute, die früher mal hier im Lager waren und jetzt selbst Schneesportlager führen.

Ernst Meili hat sich schon früh vieles über all die Jahre hinweg notiert, so auch das tägliche Wetter. Auf dem Bänkchen vor seinem Haus sitzend, hielt er mit so manch einem Gast, einem Mitarbeitenden oder Bekannten einen Schwatz ab. Sogar einen Club von ehemaligen Bergbähnlern aus der Schweiz, Deutschland sowie Österreich gründete er – was seine grosse Bekanntheit unterstreicht.

Es hätte aber auch alles ganz anders kommen können und Ernst Meili wäre mit seiner Familie aus beruflichen Gründen nach Australien ausgewandert – noch bevor ihn der Ruf aus dem Engadin erreichte. Im Nachhinein war allerdings zu hören, dass seine Frau ganz und gar nicht damit einverstanden gewesen sein soll... Sei's drum, Ernst Meili würde jetzt wohl einfach mit einem verschmitzten Lächeln darauf reagieren. ■



Engadin St. Moritz Mountains AG
Via San Gian 30 | CH-7500 St. Moritz
Telefon +41 81 830 00 00 | mountains.ch



SAISONZEITEN

