

Ein Zürcher Tonic mit Enzian sorgt für frischen Wind *Seite 49*

Drei ausgesuchte Schweizer Schneeschuhtouren *Seite 51*

Zu Kaffee und Birnbrot mit «Gigi von Arosa» *Seite 52*

Auf der längsten Schlittelbahn der Alpen nach Grindelwald *Seite 53*



Über sie hat schon Thomas Mann in seinem Roman «Der Zauberberg» geschrieben: die Schlittelbahn von der Schatzalp ins 300 Meter tiefer gelegene Davos.

KARIN HOFER / NZZ

Kufen im Schnee

Die Schatzalp-Schlittelbahn in Davos ist eine geschichtsträchtige Strecke – früher zählte hier jede Sekunde

Schlitteln ist auch in gemütlichem Tempo ein Vergnügen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Schatzalp ob Davos. Auf deren Parcours ging es einst um Titel und Trophäen.

Robin Schwarzenbach

«Es läuft nicht so gut heute», sagt der Mann am Schalter, «ich würde Ihnen davon abraten.» Enttäuscht zieht der Vater mit seinem kleinen Sohn wieder von dannen. Der Schreibende lässt sich jedoch nicht beirren. Er nimmt seinen Holzschlitten unter den Arm und besteigt die Kabine der Schatzalpbahn in Davos. Von den Dächern im Ort tropft es zwar unaufhörlich, doch die Schneemassen stimmen zuversichtlich. Ausserdem hat er oben im Hotel ein Zimmer gebucht. Es bleiben noch ein paar Stunden, damit die Temperaturen an diesem frühlinghaften Tag etwas zurückgehen können. Die Standseilbahn ist bis weit nach Mitternacht in Betrieb; einer mächtlichen Schlittelfahrt steht also nichts im Weg.

Vereiste Steilkurven

Die Schatzalp-Schlittelbahn gilt als Klassiker. Das hat einen guten Grund. Auf der zweieinhalb Kilometer langen Strecke, die unweit vom Berghotel ansetzt, ging es früher richtig zur Sache. Hier sausten die Athleten des internationalen Schlittelklubs Davos zu Tal. Und nicht nur sie: 1957 fanden auf dieser Bahn Weltmeisterschaften im Rennrodeln statt. Vertreter aus zehn Nationen nahmen teil. Das Starterfeld umfasste 26 Damen, 84 Herren sowie 25

Doppelsitzer. Bibi Torriani, der frühere Wunderknabe des HC Davos, gewann im Alter von fünfundvierzig Jahren überraschend die Silbermedaille. Das waren noch Zeiten!

Damals glitten die Fahrer auf einer harten Bahn ins Dorf hinunter. Die Steilkurven am Pistenrand waren vereist. «Es gab vier Wasserstellen an der Strecke», erinnert sich Helmut Papst, Ehrenmitglied und in den fünfziger Jahren Präsident des Schlittelklubs. «Das Wasser haben wir in Kesseln herangeschleppt.» Auch sonst gab die Davoser Hausstrecke zu tun. Jeden Nachmittag seien drei oder vier Mann damit beschäftigt gewesen, die Löcher zu stopfen, die von Touristen – beziehungsweise von deren schweren Schlitten – verursacht worden seien, sagt Papst.

Die Rennschlitten der Könnler hingegen beruhten auf einer leichten Konstruktion mit beweglichen Gelenken. Das hatte den Vorteil, dass sich die schnittigen Vehikel besser steuern liessen. Die Sitzfläche befand sich bloss 18 Zentimeter über dem Boden. Ausserdem fuhren die Schlittler nicht auf der Fläche der beiden Kufen, sondern lediglich auf deren Innenkante. Die Reibung hielt sich in Grenzen, das Gefährt gewann rasch an Tempo.

Allein, an den erwähnten Weltmeisterschaften waren manche Starter offenbar zu schnell unterwegs. Tiefe Temperaturen und «zu stark forcierte Fahrten» hatten in jenen Januartagen dazu geführt, dass es im Training zu mehreren Stürzen kam. Die Rennleitung reagierte und liess eine weitere Schneeschicht auftragen auf der Strecke, um sie langsamer zu machen. Doch, so berichtete die NZZ, an den Renntagen war die Bahn immer noch schnell genug, so dass die Zeit des Trainings-

schnellsten Torriani mehrmals unterboten wurde. Am Ende aber war der Eishockey-Veteran eine Sekunde schneller als der drittplatzierte Titelfavorit aus Österreich. An den Europameisterschaften 1954 an gleicher Stätte hatte Torriani weniger Glück: Eine Foto im Wintersportmuseum Davos zeigt, wie er kurz vor dem Ziel zu Fall kommt und auf dem Hosenboden landet.

Allein im Wald

Ein ähnliches Missgeschick bleibt dem Schlittler an diesem Abend im März erspart. Er ist wahrlich kein grosser Techniker. Dennoch gelingt es ihm, sein Gefährt einigermaßen in der Spur zu halten. Die Befürchtung des Angestellten der Schatzalpbahn, man könnte in der weichen Unterlage stecken bleiben, erweist sich als unbegründet. Zwischendurch geht es durchaus rasant zu Tal. Die goldenen fünfziger Jahre, als die Schatzalpstrasse mit dem ersten grossen Schnee in einen Parcours mit vierzehn überhöhten Kehren verwandelt wurde, sind allerdings weit entfernt. – Früh hinein in die Kurve, früh wieder raus! – Mit der Technik aus jener Epoche stünde man heute auf verlorenem Posten. Vereiste Rampen gibt es schon lange keine mehr, auch nicht im Hochwinter.

«Diesen Luxus haben wir uns bis in die sechziger Jahre geleistet», berichtet Helmut Papst. Doch dann habe man dem Schlittelklub verboten, in den Mittagstunden zu trainieren. Die Bahn blieb den Feriengästen vorbehalten. «Das war ein Schlag für unseren Klub, von dem er sich bis heute nicht erholt hat», sagt der 92-Jährige. Sämtliche Mitglieder waren berufstätig. Sie waren darauf angewiesen, ihre Übungsfahrten über Mittag zu absolvieren. Die Ära, in

der die Schlittler jede Woche um einen Wanderbecher wetteiferten, neigte sich dem Ende zu. Gestiftet wurden die Preise von den grossen Davoser Hotels. Danach ging der Becher reihum, und die vornehmen Gäste labten sich an den Berichten der tollkühnen Helden.

Heute geht es auf der Schatzalp-Schlittelbahn um einiges gemütlicher zu. Es zählen weder Zehntelsekunden noch Pokale. Dunkle Tannen säumen den Weg, die Abenddämmerung hat die verschneite Landschaft blau eingefärbt. Die Kurven, in denen zu Torrianis Zeiten so manches Rennen entschieden wurde, sind normalerweise beleuchtet. Der harte Winter 2011/12 aber hat Spuren hinterlassen; die Lichtanlage kapituliert unter dem vielen Schnee. Das macht aber nichts. Momente der Stille im Wald, die einbrechende Nacht, der Blick auf das Jakobshorn gegenüber sind auch so ein Genuss. Dort arbeiten sich wackere Lichtkegel den Berg hinauf – die Fahrer der Pistenfahrzeuge haben noch einen weiten Weg vor sich.

Die letzte Schlittelfahrt

Zurück im Berghotel, bei Kalbshohrücken mit Risotto und Taleggio-Schaum, lässt man sich's gutgehen. Der Speisesaal strahlt in einem hellen Weiss. Jugendstil-Stuckaturen an der Decke vermitteln künstlerische Verspieltheit. Die Verzierungen und Malereien in der Lobby, in der Bibliothek und in anderen Räumen zeugen ebenfalls von der inszenierten Lebensfreude der vorletzten Jahrhundertwende, als das Haus gebaut wurde. Dabei hatte das langegezogene Gebäude in der Belle Epoque eine ganz andere Aufgabe, als Touristen glücklich zu machen: Die Höhenluft des damaligen Sanatoriums sollte Tuberkulose-

krankte heilen helfen. Das glückte nicht immer. Manch ein Patient gelangte zwar gut verpackt, aber tot hinunter ins Dorf. Im «Zauberberg» von Thomas Mann heisst es über die Kurstätte: «Die müssen im Winter ihre Leichen per Bob-schlitten herunterbefördern, weil dann die Wege nicht fahrbar sind.» Das waren noch Zeiten.

In den fünfziger Jahren wurde aus dem Sanatorium ein Luxushotel. Ein hauseigenes Skigebiet führt hinauf auf den Strelapass. Früher gab es auch eine Verbindung in die benachbarte Parsenn-Arena. Diese Seilbahn steht aber schon lange still. Zwischendurch ging es auch mit der Schatzalp bergab. Vor zehn Jahren beförderten der Sessel- und die beiden Skilifte keine Wintertouristen mehr zu Berge, da es sich nicht mehr lohnte. Dann, im Jahr 2003, wechselten Hotel, Skigebiet und Standseilbahn die Besitzer. Die beiden Davoser Unternehmer Pius App und Erich Schmid kamen dabei einem Investor aus Deutschland zuvor. In der Folge hauchten sie dem Betrieb neues Leben ein.

Wachsender Zuspruch

Seit der Wintersaison 2009/10 fahren auch die Liftanlagen wieder, wenngleich für die Schatzalp weiterhin ein separates Billett erforderlich ist. Einen Ticketverbund mit den Davos-Klosters-Bergbahnen gibt es nicht. Bestrebungen, ein gemeinsames Angebot zu schaffen, scheiterten bisher. Nach Angaben Apps indes finden Hotel, Schlittelbahn und Skigebiet auch so wachsenden Zuspruch; unter der neuen Führung haben sich die Gästezahlen verdreifacht.

www.schatzalp.ch