

Region

Vermisster Jäger leblos aufgefunden

Habkern Ein Jäger war vor einer Woche auf eine Jagd aufgebrochen und wurde seither gesucht. Nun ist er tot gefunden worden.

Der Kantonspolizei Bern war am 4. September gemeldet worden, dass ein Jäger mit seinem Hund am 1. September zu einer mehrtägigen Jagd im Gebiet Habkern aufgebrochen und nicht zurückgekehrt sei. Wie die Kantonspolizei mitteilt, wurde umgehend eine umfangreiche Suchaktion eingeleitet. So standen zahlreiche Einsatzkräfte der Kantonspolizei Bern, die Rega sowie Einsatzkräfte der Alpinen Rettung Schweiz mit Suchhunden während mehrerer Tage im Dienst.

Vorgestern Mittwoch fand eine Jägergruppe im Gebiet Ällgäuli den Hund des vermissten Jägers. Die Rettungskräfte, unter anderem die Gebirgsspezialisten der Kantonspolizei, konnten daraufhin in der Nähe der Fundstelle des Hundes einen leblosen Mann in einem Bachbett auffinden. Eine Ärztin konnte jedoch nur noch seinen Tod feststellen.

Nach ersten Erkenntnissen war der Mann in unwegsamem Gelände über eine kleine Felswand mehrere Meter hinuntergestürzt. Beim Verstorbenen handelt es sich um den seit Sonntag vermissten 67-jährigen Schweizer aus dem Kanton Bern. Unter der Leitung der regionalen Staatsanwaltschaft Oberland laufen Ermittlungen zur Klärung der genauen Geschehnisse. (pkb)

Mofa kollidiert mit LKW – Lenker schwer verletzt

Schönried Gestern Vormittag kurz nach 10.45 Uhr wurde der Kantonspolizei Bern gemeldet, dass ein Mofa und ein Lastwagen in Schönried kollidiert seien. Wie die Polizei mitteilte, fuhren das Mofa und der Lastwagen gemäss ersten Erkenntnissen auf der Dorfstrasse hintereinander in Richtung Saanenmöser. Auf Höhe der Hausnummer 24 setzte der LKW zum Überholmanöver an. Als sich die beiden Fahrzeuge auf derselben Höhe befanden, kollidierten sie seitlich miteinander. Der Mofalenker stürzte zu Boden und wurde dabei schwer verletzt. Ein sofort ausgerücktes Ambulanzteam betreute ihn notfallmedizinisch vor Ort, ehe der verletzte Lenker mit einem Helikopter von Air-Glacières ins Spital geflogen wurde. Die Feuerwehr Saanen stand im Einsatz, um den Verkehr auf der Dorfstrasse während der Unfallarbeiten wechselseitig zu führen. Die Kantonspolizei Bern hat Ermittlungen zum Unfall aufgenommen. (pkb)

Nachrichten

Kurs zur BLS-App

Spiez Am 19. September am Vormittag findet in Spiez ein Kurs zur BLS-App statt. BLS-Mitarbeitende stellen dabei die Möglichkeiten von «BLS Mobil» vor, mit welcher der Fahrplan abgefragt und Billette gekauft werden können. Anmeldungen und weitere Infos beim BLS Reisezentrum in Spiez, unter 058 582 734 50 oder spiez@bbs.ch. Anmeldeschluss ist am 14. September. (pd)

Infos: www.bbs.ch/appkurs

Der Herr der Seile

Mürren Materialeilbahnen spielen beim 100-Millionen-Neubauprojekt 20XX der Schilthornbahn eine entscheidende Rolle. Diese werden vom Oberländer Spezialunternehmer Stefan Zingrich betrieben.

Bruno Petroni

Seilbahnen wurden ihm quasi bereits in die Wiege gelegt: Schon als kleiner Bub waren Struppen, Schlingen, Umlenkrollen und Bähnli im Betrieb seines Vaters Karl Alltag für Stefan Zingrich. Seit der Übernahme des Geschäfts hat der 47-jährige Frutiger im Nachbardorf Reichenbach das Unternehmen Zingrich Cabletrans AG ausgebaut. Heute ist er mit seinem Unternehmen landesweit der grösste Materialbahn-Erbauer und -vermieter. Ein eindrückliches Beispiel ist die von ihm installierte 25-Tonnen-Materialeilbahn zur Erneuerung der Druckleitung der Grande Dixence SA im Unterwallis, welche zurzeit läuft.

250 Tonnen Material

«Zingrich war der Einzige, der uns eine Offerte für alle drei nötigen Seilbahnsektionen unterbreiten konnte. Auf ihn und seine immense Erfahrung können wir uns blind verlassen», sagt Christoph Egger, der Direktor der Schilthornbahn AG. Und so ist die Cabletrans AG seit Ende Mai mit permanent fünf Mann zwischen Stechelberg und dem Schilthorn Gipfel dabei, Verankerungen und Zwischenstützen aufzubauen und schwere Drahtseile zu ziehen. «Alles in allem haben wir rund 250 Tonnen Material am Berg», sagt Stefan Zingrich. Mehr als die Hälfte davon machen nur schon die Seile aus, denn für die drei Materialbahnen mit einer Nutzlast je 8 Tonnen werden unter anderem je zwei Tragseile von 1600, 2600 und 1900 Metern gebraucht – jedes davon vier Zentimeter dick.

Alle drei Bahnen werden von einer zehn Tonnen schweren Elektroseilwinde des Südtiroler Herstellers Seik angetrieben, die eine Zugkraft von je 14 Tonnen haben. Die oberste Seik-Winde wird in ihre Einzelteile zerlegt werden müssen, um mit einem Schwerlast-Helikopter an ihren Einsatzort auf den Gipfel geführt werden zu können.

Eine besondere Herausforderung wartet auf der obersten



Er ist hartes Anpacken gewohnt: Stefan Zingrich wickelt auf dem Birg Zugseil auf. Fotos: Bruno Petroni

Bahnsektion vom Birg zum knapp 300 Meter höher liegenden Gipfel des Schilthorns. «Hier werden wir wegen des geringen Gefälles eine Materialbahn mit Umlaufantrieb einsetzen müssen», erklärt Zingrich.

90 Prozent mit der Seilbahn

Ganz anders präsentiert sich die Situation bei der untersten Sektion von Stechelberg nach Mürren: Hier beträgt das steilste Stück 142 Prozent – das sind 55 Grad. Noch etwas steiler, nämlich 160 Prozent, soll später die bis Ende 2024 zu bauende, steilste Luftseilbahn der Welt der Schilthornbahn werden.

Mit dem Grossaufwand, drei 8-Tonnen-Materialeilbahnen aufzubauen, will die Schilthornbahn AG während der fast vierjährigen Rundum-Erneuerung der Bahn möglichst viel Bau- und Installationsmaterial von Stechelberg aus mit diesen Materialbahnen an den Verwendungsplatz führen. «Ziel ist es, über 90 Prozent des Baumaterials mit den Materialeilbahnen zu transportieren», sagt Schilthornbahn-Chef Christoph Egger. «Helikoptertransporte wären keine Option gewesen. Damit würde das Tal sonst im Lärm erstickten – und das wäre nicht in unserem Sinn.» Die Installation der Baubahnen, deren Miete während dreier Jahre und Rückbau sowie die betriebseigenen Personalkosten für den Betrieb während dieser drei Jahre beziffert Schilthornbahn-Direktor Christoph Egger mit rund 8 Millionen Franken. «Diese Zahl ist der beste Beweis dafür, wie wichtig uns eine nachhaltige Transportlösung ist, welche für die Natur und Bevölkerung möglichst verträglich ist.»

In Betrieb gehen die beiden unteren Materialeilbahnen Ende dieses Jahres. Die oberste Sektion vom Birg zum Schilthorn Gipfel wird erst im Herbst des nächsten Jahres benötigt. Entsprechend sind auf dieser Sektion auch erst die Zwischenstützen aufgestellt. Der Einzug der Doppeltragseile und des Umlaufseiles erfolgt in den nächsten Monaten.



Nur schon dieser rote Doppel-Tragseilsattel wiegt allein 1,7 Tonnen.



Enge Verhältnisse: Links entsteht zurzeit die neue Trafostation.

Projekt 20XX – Der Zeitplan

Die ersten eigentlichen Bauarbeiten an der Schilthornbahn beginnen im Februar 2023: Da werden die Transportbahn Stechelberg-Mürren und der nördliche Teil des Stationsgebäudes in Mürren abgebrochen.

Am 15. Oktober 2024 wird die oberste Sektion zum Schilthorn Gipfel während fünf Monaten eingestellt und das Gipfelgebäude inklusive Drehrestaurant wird zum Baustellenhotel umfunktionierte.

Ab Weihnachten 2024 wird das Birg mit der ersten der zwei neuen, unabhängig voneinander angetriebenen Bahnschienen zu erreichen sein; danach wird auf dieser Strecke die alte Bahn abgebaut. Auch die von Stechelberg nach Mürren führende Sektion ist bis dann fertig.

Im März 2025 geht die erste Spur der obersten Bahnsektion in Betrieb. Auf diesen Termin hin ist auch die Einweihung der neuen Anlagen vorgesehen. Bis Ende 2026 soll die neue Schilthornbahn fertiggestellt sein. (bpm)



Zingrich beobachtet das Umladen einer Seilbobine mit dem Bagger.



Auch die Jochstütze auf dem Schilthorn Gipfel (Bildmitte) steht bereit.