

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 2 (1912)
Heft: 47

Artikel: Heimatschutz und Bergbahnen [Schluss]
Autor: Otto, Fritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-643920>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Heimatschutz und Bergbahnen.*

von Fritz Otto, Basel.

(Schluß.)



Auf Rigi Kulm. Der beschämende Jahrmart. „Fremdenindustrie“ im schlimmen Sinne auf dem schönsten Aussichtsgipfel der Zentralalpen.

Die Absicht liegt mir fern, die Schönheit der mühelos gewonnenen Aussicht abzuleugnen. Aber die Art der Empfindung des Wanderers und des gewohnheitsmäßigen Besuchers der Bergbahnen ist eine so total verschiedene, daß die Würdigung jener Schönheit bei den beiden nichts Gemeinsames hat. Vor wenigen Tagen bot sich mir neuerdings ein Beispiel, als ich den Weg vom Findelengletscher nach Kyffelpalp durchwanderte. Ich hatte i. Z. diesen bescheidenen Ausflug befreundeten Bekannten empfohlen, obgleich ich selbst nicht Gelegenheit gehabt hatte, ihn auszuführen. Ihre Enttäuschung war ebenso groß als meine neuliche Ueberraschung. Sie hatten die paar Steine, die diese Bergchauffee verunehnen, und die Glut der Sonne, welche durch lichten Waldbestand hindurchdringt, empfunden; die Schönheit der einzelnen Arven und Lärchen, wie sie in seltener Größe vorkommen, die Macht des Kampfes, den sie seit Jahrhunderten führen, die Fröhlichkeit der schäumenden Bäche, die ergreifende Ruhe des mitten in sonnbestrahlten Weiden errichteten Dorfes Findelen, hatten es nicht vermocht, sich der Seele der neugierigen, sensationsbedürftigen Spaziergänger zu offenbaren.

Es sei jedoch daran erinnert, daß außer den bestehenden folgende Gebirgsbahnen u. a. m. konzeffioniert wurden: Sierre-Zinal-Zermatt, Orsières-Champer, Glion-Sonchaux, Moléson, Sitten-Nawil-Genk, Brig-Valalp, Brig-Mletsch-gletscher beim Märjelenjee, Grindelwald-Große Scheidegg-Meiringen, Große Scheidegg-Faulhorn, Kleine Scheidegg-Männlichen, Grindelwald-Bärlegg, (bereits erloschen infolge Nichtfinanzierung sind die Konzeffionen Kleine Scheidegg-Eiger, Rottal-Jungfrau) Grimsel, Furka, Oberalp, Schöllenen, Meiringen-Nüti-Melchsee-Zochpaß-Trübsee-Gerschnialp-Engelberg, Säntis. Durch die Bundesversammlung abgewiesen wurde ein Konzeffionsbegehren für eine Bahnverbindung zwischen Faulhorn und Schynige Platte, durch die bündnerische Regierung das Projekt einer Bahn von St. Moritz über die Fuorcla Surlej

und durch das Val Roseg nach Pontresina. Ebenfalls verdient das Verlegen des Tracés der Berninabahn erwähnt zu werden, wodurch es gelang, nach langen Kämpfen den unvergleichlichen Stakervald unberührt zu erhalten.

Gerade in der Menge der Bahnen, welche für Sommerverkehr, oder für Winterport aus Konkurrenzrücksichten entstehen; liegt die größte Gefahr, weil es außer unserer Macht steht, gegen jenen Urfaktor anzukämpfen. Und doch wäre die Einschränkung nicht nur ein Gebot des Heimatschutzes, sondern auch des Fremdenverkehrs im Sinne der vorzüglichen Ausführungen von Dr. Giannoni. Daß dieselbe Gefahr, die ihre Wirkung in Mittelgebirge schon gezeigt hat, ebenfalls dem Hochgebirge droht, beweisen die Fälle Jungfrau, Matterhorn, Diablerets, noch mehr aber die Verhältnisse, die sich in Chamoni bereits verwirklichen

Allen denjenigen, welche verneinen, daß wertvolle Volkseigenschaften durch die Gebirgsbahnen aufs Spiel gestellt werden, möchten wir anraten, auf einige Zeit nach Zermatt zu gehen. Sie werden in einem Teil seiner Bevölkerung kaum mehr jene Bergbewohner erkennen, welche in so hohem Maße Jean Jacques Rousseau und mit ihm die ganze Menschheit in ihrer Entwicklung gefördert haben. Einfachheit, Zufriedenheit, Arbeitsinn im Haus und auf dem Land sind vielerorts verschwunden und mit ihnen die Dankbarkeit für die ersten Förderer der ganzen Talschaft. Das alte Bild des heimatischen Ortes, das mit seinem Emporblühen aufs engste verbunden ist, gilt nichts mehr; das schlichte, weißgetünchte Kirchlein soll niedergelegt werden; schon sind die alten Grabdenkmäler der ersten Eroberer des Matterhorns auf den neuen Kirchhof verlegt worden. Ähnliches ließe sich bei allen anderen großen Zentren des Fremdenverkehrs wahrnehmen!

Einstimmig wurde auf dem Heimatschutz-Kongreß in Stuttgart beschloffen, folgende Resolution allen hier vertretenen Staaten mitzuteilen:



Kleine Scheidegg und Wetterhorn. Ein weiteres abschreckendes Beispiel von den Erdbewegungen, den Masten und Schienen und all den banalen Gebäulichkeiten, welche Bergbahnen auf die schönsten Punkte der Alpen bringen.

„Der zweite internationale Kongreß für Heimatschutz stellt mit tiefem Bedauern fest, daß bereits in so vielen Fällen maßlose Zurüstungen zum Fremdenverkehr die überirdische Schönheit und erhabene Einsamkeit des Hochgebirges vernichtet haben. Aus diesem Grunde wendet sich der Kongreß insbesondere auch gegen alle Hochgipfelbahnen, zumal sie auch noch wertvolle Volkseigenschaften bedrohen, und beschließt, die Regierungen aller auf dem Kongreß vertretenen Staaten dringend zu bitten, die Unentweihbarkeit des Hochgebirges gegenüber geschäftlicher Ausbeutung künftig in allen Fällen zu wahren.“

Dem Vorschlag, ein internationales Abkommen der Staaten unter sich von der Schweiz aus anzustreben, durften wir nicht ohne weiteres zustimmen. Die Entscheidung über die Diableretsbahn wird erst beweisen, ob wir ein Recht haben, uns an die Spitze einer Forderung zu stellen, welche zu den maßgebenden Kulturererscheinungen unserer Zeit gezählt werden muß.

J'aime d'un fol amour les monts fiers et sublimes;

*Ils ne rapportent rien, et ne sont pas utiles;
Ils n'ont que leur beauté, je le sais, c'est bien peu;
Mais, moi, je les préfère aux champs gras et fertiles
Qui sont si loin du ciel qu'on n'y voit jamais Dieu.*

Th. Gautier.



Der Engstlenjee, ein Idyll im Angesicht des stolzen Titlis, soll durch die Jochpäßbahn seiner träumerischen Ruhe beraubt werden.

(Die photographischen Aufnahmen sind von Wehrli A.-G., Kilchberg.)

Der Untergang der Türkei.

Wie schrieb Klios eherner Griffel schneller als heute. Angesichts der kampferfüllten Gegenwart, da aller Augen nach dem unheimlichen Gewitterhimmel im Osten blicken, möchten wir unsern Lesern einen interessanten Aufsatz nicht vorenthalten, der einen klaren Ueberblick gewährt über die uns durch die Tagesereignisse so verworren scheinenden Verhältnisse auf dem Balkan. Ewald Banse, der Verfasser des Buches „Auf den Spuren der Bagdadbahn“ (Weimar, Dunker'scher Verlag), schreibt über das Thema unseres Titels in der sehr interessanten Zeitschrift „Die Erde“:

Wer in Europa redet über Orient und Orientpolitik? Immer nur Diplomaten, Politiker, Philologen, Theologen, Historiker und besonders Journalisten. Den Geographen in dieser Sache um Rat anzugehen, fällt niemandem ein. Warum wohl? Vielleicht deshalb, weil unsere jetzigen Geographen den Orient so auffällig vernachlässigen. Seitdem unsere großen kaisischen Forscher dahin sind, gibt es überhaupt nur noch ein paar Orientgeographen.

Der Türkenstaat ist der Erbe des arabischen Kalifenreiches. Der Sultan wurde der Kalif, der geistig-geistliche Beherrscher aller Gläubigen und auch der weltliche Kaiser derjenigen Teile des Orients, deren Natur das echte Morgenland vorstellt, nämlich der Hinterländer der Syrten- und Levanteküsten, d. h. des zentralen Orients. Eine besondere Bedeutung aber erhielt das Osmanensultanat durch die Rolle dem Rammbock gegen den einzigen wahren Feind des Islam, gegen die christlichen Völker Europas. Diese Stellung verlieh der Türkei um 1700 ihren höchsten Glanz.

Aber gerade diese europäische Walfahrt wurde dem Islam als staatlichem Faktor der Anfang vom Ende. Im Orient, d. h. in Nordafrika und Vorderasien, begünstigt die von einem Trockenklima hervorgerufene, vorwiegend steppenförmige, ja wüstenhafte Natur eine Religion, deren Ausübung wirtschaftliche Trägheit und Stillstand verschärft.

Nicht weniger als 41% der ganzen Länderfläche des Morgenlandes ist Wüste, d. h. für die menschliche Entwicklung ein Gebiet der Leer- und der Verkehrshemmung; weitere 51% sind Steppe, d. h. nur für Viehzucht (oft nur in be-

scheidenstem Umfang) brauchbar; und bloß 8% sind Humusland! Hiervon wieder mag die Hälfte auf Wald und Busch fallen und auf die restlichen 4—5% kann man fast überall einzig und allein mit Hilfe stammer künstlicher Bewässerung Ernten erzeugen. So sehen die Kernländer des Islam aus, der eigentliche und der wahre Orient, der von Marokko bis nach Afganistan reicht und von Armenien bis an den Tschad.

Und nun sehe man sich Südosteuropa an, den „Balkan“! Ein Gebiet der Berge und der flusdurchblitzten Schwemmlandebenen, der Wälder und der Buchtküsten, der Meernähe und — kurz der Europazugehörigkeit in jedem Zug. Auf diesem Schauplatz von Bauernvölkern wollte, will der Osmane herrschen, ein Reiter, ein Nomad! Es ist wahrhaftig nicht die schlechteste Groteske, welche der Erdkunde von der Geschichte jemals gespielt worden ist. Hier konnte der Islam auf die Dauer nie und nimmer nestwarm werden. Hätte man die geographischen Bedingungen, unter denen allein diese Religion weitreichenden Einfluß auf Länder- und Völkerschicksale auszuüben vermag, schon früher erkannt, so hätte man niemals über das mit zwingender Notwendigkeit kommende Ende im Unklaren schweben können:

Ungarn ging der Türkei verloren (1699 und 1718).

Serbien ging der Türkei verloren (1817).

Griechenland ging der Türkei verloren (1829).

Rumänien ging der Türkei verloren (1859).

Bulgarien ging der Türkei verloren (1878).

Ost-Rumelien ging der Türkei verloren (1878 und 1908).

Bosnien-Herzegowina ging der Türkei verloren (1878 und 1908).

Aber auch im Orient selber ging es der Türkei allmählich an den Krügen. Algerien, Tunisien, Tripolitanien und Aegypten machten sich unter eingeborenen Herrschern selbstständig. Der erste Napoleon klopfte an die alten verstaubten Pyramiden, die Amerikaner machten sich kurze Zeit (1815) in der Rhrenaika zu schaffen. Zu Anfang des verfloßenen Jahrhunderts vertrieben die Russen den Türken vom Nordrand des Schwarzen Meeres und 1878 erhielten sie das nördliche Armenien. Kypren ging 1878 an England über, wie schon