Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 6 (1911)

Heft: 6

Artikel: Bergbahnen

Autor: Börlin, G. / Sarasin, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-170852

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: 28.11.2025

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

Bergbahnen.

Die erfolgte Konzessionsbewilligung einer Bahn von Brig über Eggishorn nach dem Märje-lensee, die wahrscheinliche Bewilligung von Bahnen auf den Moléson, von Meiringen über Küti, Srutt, Engitlen, Jodppaß und Trübsee nach Engelberg, und von Chur über Lenzerheide, Tiesenkastel, Oberhalbstein nach Bivio, welche auf den Traktanden der soeben begonnenen Session der Bundesverssammlung stehen, begegnen in weiten Kreisen der Mißbilligung. Man beginnt einzusehen, daß der Konkurrenzkampf unserer verschiedenen Touristenzentren zu einer wahren Seuche von Bergbahnen führt. Sie greift immer weiter um sich, indem jede neu bewilligte Bahn in einem anderen Gebiete ebenfalls einer neuen Attraktion ruft. Eine weitblickende Fremdenindustrie sollte allerdings das Versderbliche eines Systems einsehen, das bald kein berühmtes Hochtal, keinen häusig besuchten Aussichtsgipfel unberührt lassen wird. Keine der genannten Bahnen entspricht einem volkswirtschaftlichen Bedürsnisse, alle verunstalten durch die oberirdische elektrische Stromleitung noch mehr als durch den Bahnkörper Alpenlandschaften, die zu den schönsten zählen. Gebiete welche bisher den Natursreund zur Begeisterung und heimatliebe entsachten, Gegenden, die der Ruhebedürstige aufsuchte, werden teils jetzt schon und sicher künstighin gemieden zugunsten von Gegenden, welche sich ihren natürlichen Reiz, ihren ursprünglichen Charakter zu wahren wissen, deren Zahl aber in der Schweiz immer kleiner wird!

An maßgebender Stelle wird uns gesagt, daß viele der bewilligten Bahnen sich nicht finanzieren lassen, und daß die Gefahr deshalb viel kleiner sei als es scheine. Aber es leuchtet ein, welch tiefgreisende Ueberraschungen aus solchen Zuständen entstehen können, und daß die immer drohende Gefahr es unseren hohen Räten zur Óflicht macht, unsere Berge durch eine entschiedenere Saltung

wirksam zu schützen.

Fremdenindustrie und Technik müssen einsehen, daß unser höchstes Gut nicht weiter der Ausbeutung überlassen wird. In Anbetracht der überaus zahlreichen schon bestehenden Touristenbahnen in allen Gebieten unseres Landes, sollten grundsätzlich keine Konzessionen mehr für Luxusbahnen

Man möge Grindelwald als Beifpiel hierausgreifen und sehen was daraus entstanden ist seit

dem Bau der gerechtfertigten Oberländer- und Scheideggbahnen.

Durch die Stromleitung der Scheideggbahn wie durch deren Gebäulichkeiten werden die Wengernalp und die Rl. Scheidegg vollständig verunstaltet, namentlich aber seit dem Binzutreten des weithin sichtbaren Tracés und der Leitungsdrähte der ersten Partie der Jungfraubahn, welche zur Solge hatte, daß das ganze Scheideggebiet heute mit einem Netze von Drähten überspannt ist. Man bedenke wie die Gegend weiter leiden wird durch die bereits bewilligte Bahn über die Große Scheids egg am wunderschönen Rosenlaui vorbei und mit Abzweigungen auf Saulhorn und Schynige Platte, während an der gegenüberliegenden Talwand bereits die Schwebebahn beim Oberen Grindelwaldgletscher einen an die Attraktionen eines Riesen-Vergnügungs-Etablissementes erinnert. Im fernern müssen die schon vor Jahren eingereichten Konzessionsgesuche erwähnt werden: einer Jungfraubahn vom Rottal her, einer Eigerbahn, einer Bäregg-Zäsenbergbahn und endlich die kürzlich bestätigte Ronzession einer Schwebebahn vom Bahnhof Grindelwald zur Ofni beim Hotel Victoria, welche trotz

gegebener Beruhigung diesen Teil des Dorses noch weiter verunzieren wird.

Wie weit die Seuche vorgeschritten ist, erhellt serner aus dem Beispiel von Montreux und Umgebung, wo wir auf einem kleinen Gebiet solgende Bahnen sinden: Drahtseilbahn Territet-Glion, Zahnradbahn Montreux-Glion-Caux-Jaman-Rochers de Nave, die Montreux-Oberländerbahn über Chamby-Les Avants, eine häßliche Drahtseilbahn von Les Avants nach Sonloup mitten durch die Narzissenselder, die zwei Gipfelbahnen auf den Pélerin und die Pleiaden. In etwas größerer Entsernung drohen bereits nord-westlich die Molésonbahn und süd-östlich die bereits angesochtene Diableretsbahn. Von Montreux selbst wird eine zweite Verbindung mit Caux über le Brochet im schattigen Tal der Veraye und zum gegenüberliegenden Wiesenplateau des Sonchaux, am Endpunkt des S. W. Grates der Rochers de Naye geplant. Selbst im Kanton Graubünden, der lange Zeit der Ueberflutung durch die modernen Verkehrsmittel Widerstand geleistet hat, und noch vor kaum einem Jahr das Val Roseg vor der Verunstaltung durch eine Bahn über die Suorcla Surlej gerettet hat, häusen sich die Gefahren. Während die Berninabahn und die bewilligte Bahnverbindung der Täler der Rhone und des Rheins über Surka und Oberalppaß kaum zu vermeiden waren, und ein Konzessionsbegehren für eine Bahn von Chur nach dem berühmten klimatischen Kurort Arosa seine Rechtfertigung hat, müssen wir das ebenfalls der Verwirklichung entgegengehende Projekt eines Schienenstranges von Chur über Lenzerheide, Tiefenkastel und Oberhalbstein nach Bivio aufs lebhasteste bedauern, und die geplante Weiterführung ins Engadin entweder über den Septimer oder den Julierpaß aufs entschiedenste bekämpfen.

Unsere haltung auch in diesen Angelegenheiten beweist, daß wir dringenden wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Sorderungen gegenüber nicht taub sind. Solchen Sorderungen ist nun aber für lange Zeit mehr wie Genüge getan und gegen die Dutzende von Luxus- und Spekulationsbahnen, deren Konzessionierung vor der Türe steht, müssen wir mit Nachdruck Stellung nehmen.

Alle diese Vorgänge haben dem Beimatschutz und dem Naturschutz Veranlassung gegeben, unsere hohen Behörden aufzusordern, die Nichtwünschbarkeit weiterer Konzessionen sestzulegen. Bei Gelegenheit der Behandlung des neuesten Bahnprojektes, der bereits erwähnten Bahn von Montreux nach dem Sonchaux, wurde dem Vorsteher des Posts und Eisenbahndepartementes eine Eingabe eingereicht, welche wir hiemit zur Veröffentlichung bringen. Sie lautet:

Berrn Vorsteher des Dost- und Eisenbahndepartementes Berrn Bundesrat Forrer.

Bochgeachteter Berr Bundesrat!

Es ift den Unterzeichneten zur Renntnis gekommen, daf bei dem hohen Eidg. Po∫t⊧ und Eisenbahndepartement das Gesuch um Konzession für eine Zahnradbahn von Glion über Brochet nach Sondaux und eine Verbindung von Brochet nach Caux eingereicht worden sei, infolgedessen die Unterseichneten sich im Namen des Naturs und Beimatschutzes die Freiheit nehmen, einer hohen Behörde ihrem Zweifel in die Wünschbarkeit immer neuer, die erhabene Gebirgsnatur unseres Vaterlandes schädigender und wirtschaftlich im Hinblick auf das Wohl des Gesamtvolkes unmotivierter Bergbahnen

Ausdruck zu geben.
"L'enchaînement des Alpes se fait avec acharnement" hat mit Anwendung eines treffenden Bildes einer der Gerren Bundesräte schon vor Jahren ausgesprochen, und bei der nicht geringen Menge geplanter Bergbahnen, die doch nur der Bequemlichkeit und dem äußerlichen Vergnügen einer oberflächlich empfindenden Fremdenwelt dienen sollen, werden wir in der Tat an Ketten erinnert, welche die erhabene Gebirgsnatur, dieses Urbild trotziger Kraft und Freiheit, in den Sklavendienst

flüchtigen Vergnügens erniedrigen.

Wir bedauern, daß schon so viele Bergbahnen ausgeführt worden sind, welche wirtschaftlich einen geringen oder nur wenigen Beteiligten zugute kommenden Vorteil abwerfen und ethisch nicht nur ohne Nutzen sind, sondern durch Entzauberung weihevoller Orte unserem höchsten Besitze, nämlich der Hochgebirgswelt, Schaden gebracht haben. Oder wer wollte sich untersangen, die Schienenstränge eines Brienzer Rothorn, einer Schynige Platte, eines Stanserhorn, eines Monte Generoso, der Arthe Rigibahn, der Diablerets und noch manche andere als wirtschaftlich bedeutungsvoll, als ethisch gerechte fertigt nachzuweisen? Darum erscheint es den Unterzeichneten von immer dringenderer Notwendigkeit, die hohen Behörden zu ermahnen, dieser wie mit Vorsatz betriebenen Entstellung der schönsten Gebirgswelt der Erde ein entschlossenes Halt entgegenzurusen und der Nachwelt noch jene geheimnisvollen Schönheiten, jenen Jungbrunnen des Rörpers und des Geistes unverderbt zu erhalten. Wird diese einst die ihr von uns überlieserten Güter verschleudern, so soll sie dann doch nicht leugnen dürsen, daß wir weiter gesehen und tieser empfunden haben als sie. Aber vielleicht wird sie es uns Dank wissen, daß wir einem Vandalismus entgegengetreten sind, welchen keine gereiste Bildung, zu der wir

de Jugend immer mehr emporführen wollen, gutheißen kann.

Von dieser Auffassung geleitet, ja von einer wahren Bangigkeit um das Erbleichen der höchsten Schönheit unseres Vaterlandes getrieben, stellen wir das ergebene Gesuch an die hohe Bundesbehörde, sie möge im Sinblick auf die schon bestehende Bergahn von Montreux nach Rochers de Nave die Wünschbarkeit einer ihr soviel als parallel laufenden Bahn nach Brochet-Sonchaux verneinen, und durch Abweisung des Konzessionsgesuches nicht nur ein Stück der lieblichsten Alpennatur, welches über dem blauen Spiegel des Genferses tront, unberührt erhalten, sondern damit auch dem technischen Ansturm auf alle das Gemüt erhebenden Stätten freien Naturwaltens die Siegesgewißheit brechen und, der nur auf finanzielle Ausnutzung fanatisch bedachten Technik entgegen, dem Rechte der Natur selbst,

dem Recht unseres Volkes an ihrer unbeschädigten Schönheit zum Siege verhelsen.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, die Versicherung unserer vollkommenen Fochachtung.

Basel, den 30. Mai 1911.

Im Namen des Vorstandes der Schweiz. Vereinigung für Beimatschutz: Dr. G. Börlin,

S. Otto.

Im Damen der Schweis. Naturschutzkommission: Daul Sarafin, Dräsident.

Nachwort.

Die Eingabe an den Bundesrat, besonders aber die einleitenden Worte, haben im "Bund" eine scharfe Ablehnung gefunden. Wir stellen hier einzig fest, daß die Redaktion des Berner Blattes die Eingabe und die Einleitung nicht auseinander hält; nun zeichnen für die erstere Vorstandsmitglieder des Beimatschutzes und der Naturschutzkommission verantwortlich, während die Einleitung subjektiven Charakter trägt und lediglich in der Presse unsern Standpunkt an bestimmten Beispielen erläutern wollte. Dur der unveränderte Abdruck unserer ganzen Mitteilung hätte es dem Leser ermöglicht, sich selbst ein Urteil zu bilden. Und zu eigenem Nachdenken anregen soll unsere Kundgebung, die nicht auf dogmatischen Charakter Anspruch erhebt; ihr erster Zweck ist erreicht, wenn die weitesten Kreise eine Frage überhaupt zu diskutieren beginnen, der sie allzugleichgültig gegenüberstanden. Da die Bergbahnen das Hauptthema der heurigen Generalversammlung sein werden, erübrigt sich hier eine Auseinandersetzung mit Freund und Seind; in Solothurn sollen beide zu Worte kommen und die Richtlinien, die dort gezogen werden, mögen für unsere Arbeit maßgebend sein.

Die Redaktion des "Beimatschutz".