Heimatschutz und Bergbahnen

Autor(en): **Bovet, E.**

Objekttyp: **Appendix**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **7 (1912)**

Heft 9: **Bergbahnen**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

HEIMATSCHUTZ UND BERGBAHNEN

von Prof. Dr. E. BOVET
ZÜRICH

HELMHOLTZ-ZENTRUM
BERLIN

Unter den vielen Problemen der Ästhetik, der Sozialpolitik und der Ethik, die den „Heimatschutz“ aller Länder beschäftigen, steht gewiss das Problem der Bergbahnen[1]) im Vordergrunde; zunächst in der Schweiz, was sich aus der Natur des Landes leicht erklärt; mit der systematischen Entwicklung der Fremdenindustrie wird die Frage auch bald in Österreich, in Deutschland, in Frankreich, in Italien brennend werden. So bietet ein internationaler Kongress die Gelegenheit, den nichtschweizerischen Vereinigungen für Heimatschutz zu zeigen, was *unsere* Erfahrungen lehren, damit die Nachbarländer die Irrtümer meiden, welche bereits in der Schweiz begangen worden sind, und damit sie anderseits uns moralisch beistehen in unserem Kampfe gegen die Profanation der Natur. Denn hier ist ein Gebiet der internationalen Solidarität: die Liebe, die ein jeder von uns zu *seinem* Vaterlande hegt, geht Hand in Hand mit der Verehrung der Natur überhaupt, Verehrung die wiederum das gegenseitige Verständnis der verschiedenen Heimaten erhöht. Während ein blinder Egoismus, hinter dem vor allem Geldfragen stecken, die Menschen in feindliche Völker und feindliche Klassen trennt, so verbindet die Natur, in farbigem Prachtgewande, unsere Länder alle, durch grüne Täler, blaue Flüsse und mächtige Bergketten. Je tiefer wir in diese hehre Natur eindringen, um so größer werden zugleich die Liebe zur eigenen Heimat und die Achtung vor anderen Nationen. — Und wer bedroht diese Natur, ganz besonders das Hochgebirge? Derselbe Feind, der auch den Frieden der Völker und die Moral des einzelnen Bürgers bedroht: die Sucht nach Spekulation, die Begierde nach Gold und rohem Genuss. So haben wir allen Grund, als Patrioten wie auch als Menschen, einander Hilfe zu leisten gegen den gemeinsamen, tückischen Gegner.

Zunächst das rein Sachliche, Materielle. Man hat uns ja öfters vorgeworfen, dass wir mit lauter „Gefühlen“ kämpfen und die

[1]) Text eines Vortrages, der am 14. Juni 1912, in Stuttgart, am internationalen Kongress für Heimatschutz, gehalten wurde; Herr Fritz Otto, aus Basel, führte darauf etwa sechzig Lichtbilder vor; eine glänzende Illustration, auf die wir hier leider verzichten müssen. Seither hat mich der Bayerische Heimatschutz eingeladen, denselben Vortrag auch in München zu halten.

Forderungen der „Realität“ ignorieren. So wollen wir heute von bestimmten, offiziellen Zahlen ausgehen, die 41 Bergbahnen betreffen (siehe die Tabelle im Anhang).

Das Anlagekapital dieser 41 Bahnen macht eine schöne Summe aus: 95,529,745 Franken! Wozu noch die Summe von 4,459,387 Franken kommt, die bei drei Bahnen an Abzügen und Verlusten zugrunde ging, als der Eigentümer wechselte. Es sind rund hundert Millionen. Wie steht es mit der Rendite? Sie ist sehr ungleich: bei der Bahn Territet-Glion beträgt sie 9,27 %; bei der Vitznau-Rigi-Bahn: 7,41; bei der Gornergratbahn: 4 %; bei der Brienzer-Rothornbahn: 0,13 %; Biel-Magglingen und St-Imier-Mont Soleil zahlen nichts, und Cassarate-Monte Brè kennt nur Verluste. Die ungefähre Durchschnittsrendite ist aus verschiedenen Gründen schwer festzustellen; bei optimistischer Rechnung kommt man etwa auf 3,70 %. Bei näherer Prüfung ist jedoch sogar dieser mittelmäßige Durchschnittszins rein illusorisch; denn die Brünigbahn (Anlagekapital von 12,423,000 Franken), die jetzt in der Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen einbegriffen wird (und die ich daher mit 3,55 % berechnete), zahlte vor deren Rückkauf bloss 2,85 %; und wenn die Jungfraubahn ihr Anlagekapital von 10,074,000 Franken mit 4,94 % verzinst, und wenn die Bahn Territet-Glion 9,27 % bezahlt, so wissen wir, in wessen Händen diese Aktien sich befinden, und dürfen nicht vergessen, dass das Geld der „kleineren“ Leute gerade bei schlechteren Bahnen herangezogen wurde. Eben habe ich den zweiten Jahresbericht einer solchen Gesellschaft gelesen; das Aktienkapital beträgt 450,000 Franken, und zwar sind die Aktien zum Nominalbetrag von 25 Franken ausgegeben worden; die Absicht ist leicht zu merken; nun zahlte die Bahn im ersten Jahre 1,90 %; im zweiten Jahre gar nichts. Geht das Geschäft zugrunde, so ist von einer Liquidation wenig zu erwarten: das Geld liegt im Bahnkörper begraben oder hat sich durch die elektrischen Kabel verflüchtigt.

Trägt schon das Schwanken der Rendite an sich das Merkmal der Spekulation, so wird dieser Eindruck noch durch andere Tatsachen erhöht. Man beachte bloß die Daten in der Geschichte unserer Bergbahnen (siehe die Tabelle!): Die ältesten sind die Vitznau-Rigibahn (1871), die Arth-Rigibahn (1872) und die Ütlibergbahn (1875). Dann gibt es eine lange Pause bis 1887 (in

diesen zwölf Jahren wird nur die Bahn Territet-Glion, 1883, gebaut). Von 1887 bis 1893 wurden 16 neue Bahnen dem Betriebe übergeben: Biel-Magglingen, Bürgenstock, Pilatus, Stanserhorn, Brünig, Beatenberg, Berner Oberland, Grütschalp, Mürren, Brienzer-Rothorn, Schynige Platte, Wengernalp, Rochers de Naye, Zermatt, Monte Generoso, S. Salvatore. Dann wieder eine Pause. Von 1898 bis 1900 entstehen 8 neue Bahnen: Chesières, Leysin, Pélerin, Gurten, Jungfrau, Gornergrat, Engelberg, Schatzalp. Bis 1906 flaut es wieder ab (Mont Soleil, Morschach); dann gibt es einen dritten „rush" (1906—1911) von 11 Bergbahnen: Châtelard, Champéry, Sonloup, Chaumont, Madonna del Sasso, Monte Brè, Muottas Muraigl, Braunwald, Heimwehfluh, Harder, Niesen.

Wenn man diese scharf markierten Bauperioden noch im Zusammenhang mit der geographischen Verteilung näher betrachtet, so sieht man da ganz deutlich alle Merkmale der Spekulation und der lokalen Konkurrenz; es ist kein Zufall, wenn die Bahnen vom Monte Generoso und vom S. Salvatore in demselben Jahre dem Betriebe übergeben werden; es ist kein Zufall wenn ein und dieselbe Gegend innerhalb weniger Jahre mit zahlreichen Bahnen gesegnet wird. Einer bestimmten Kategorie dieser Bahnen werden wir bald einen volkswirtschaftlichen Nutzen zuerkennen; aber ja nicht allen! Hinter vielen von ihnen stecken nur einzelne Hotels, die einander die Kunden zu entreißen hoffen; und wenn man wüsste, mit welchen Mitteln oft die Bevölkerung der „interessierten" Gegend zur Mitarbeit aufgefordert wird, mit welchen Argumenten einzelne Zeitungen für die Sache gewonnen werden, dann hätte man in vielen Fällen den Eindruck eines dubiosen Geschäftes. Das sind Geschäfte, die in jeder Beziehung wie Ölflecken um sich greifen; der Eine steckt den Anderen an.

Kommen wir nun auf die schwache und schwankende Rendite zurück, so müssen wir uns fragen, wieso die Behörden im Laufe weniger Jahre so zahlreiche Bahnen konzessionieren konnten. Offenbar weil man immer nur den einzelnen Fall prüfte, öfters von einflussreichen Wählern bestürmt wurde, und nie einen Überblick zu gewinnen suchte, der die Gefahren deutlich gezeigt hätte. Nun schaue man endlich die Zahlen an, und vergleiche sie mit den verlockenden Prospekten! Bei Goldgruben und vielen anderen Unternehmen weiß das Publikum, dass es sich um eine

Spekulation handelt; wer da sein Geld riskiert, der darf sich über ein Fiasko nicht beklagen; Bergbahnen gelten aber nicht als eine Spekulation . . . Das Begehren einer Konzession muss von einem Finanzausweise begleitet werden, der von den Behörden geprüft wird, und die Erteilung der Konzession impliziert eine Genehmigung des Finanzausweises. Und doch *ist* ein Geschäft eine Spekulation, wo die Rendite zwischen 0 und 9,27 % schwanken kann.

Ja, wer gewinnt denn etwas bei dem Geschäfte? In erster Linie, vermutlich, diejenigen welche die Initiative ergriffen, und, falls die Bahn der Allgemeinheit einen Nutzen bringt, ist auch gar nichts dagegen einzuwenden; weniger einwandfrei ist bereits der Gewinn derjenigen, die, früh genug unterrichtet, längs der Bahnführung zu billigstem Preise Terrain erwerben, welches dann expropriiert wird; endlich verdienen, längs der Bahn und am Endpunkt, die Hotels; *vorläufig wenigstens*[1]). Ist das alles? Dieser Verdienst Einzelner würde gewiss an sich kein Unternehmen rechtfertigen, das so oft ein allgemeines Gut bedroht. Daher wird auch bei *jedem* Konzessionsbegehren der volkswirtschaftliche Nutzen sehr stark in den Vordergrund gerückt. Hierin liegt das Hauptproblem. *Was gewinnt und was verliert die Allgemeinheit bei einer Bergbahn?* Untersuchen wir zunächst den möglichen Gewinn; aus der Diskussion werden sich ganz von selbst verschiedene Kategorien von Bergbahnen ergeben.

Volkswirtschaftlich werden bei den Bergbahnen zwei Momente besonders betont: 1. die Verkehrsmöglichkeit der entlegenen Ortschaften mit der Ebene; 2. die Bereicherung eines Dorfes durch die Hotels und den Fremdenstrom. Ein drittes und ein viertes Moment, auf die man sich in ganz verzweifelten Fällen beruft, erwähne ich später.

Der *Verkehr* gilt natürlich nur bei solchen Bahnen, die tat-

[1]) Ich betone das *vorläufig*. Wie bei jeder neuen Bahn zahlreiche Hotels entstehen, *wie* sie gebaut werden und wie sie oft den Charakter einer Ortschaft vernichten, das ist an vielen Beispielen zu sehen. Dadurch schaden sie einander selbst, und dienen einer Spekulation, die über das wirkliche Bedürfnis hinausgeht. Aber noch mehr: man baut immer größer und prunkvoller; das Stadthotel trägt man in unsinniger Weise auf das Land hinaus, wo es sich aus vielen Gründen schlecht rentiert. Die besten und solidesten Hoteliers in der Schweiz sehen heute den Irrtum ein; mancher hat sich schon bei mir über diese „Amerikanisierung„ bitter beklagt; doch will ich mich heute auf dieses Kapitel nicht einlassen.

sächlich Ortschaften mit einander verbinden; zum Beispiel: Spiez-Zweisimmen-Château d'Oex-Montreux; oder Visp-Zermatt; oder Martigny-Salvan-Châtelard; oder Stansstad-Engelberg; oder die Albulabahn, u. s. w. Ob wirklich diesen Ortschaften für den Transport von Vieh, von Holz und von anderen Produkten immer sehr viel geholfen wird, das wollen wir hier nicht näher untersuchen[1]); der Lokalverkehr würde diesen Bahnen gewiss nicht genügen, es müssen die Touristen tüchtig mithelfen; einerlei: diese Bahnen sind durch ihre Dienste vollständig legitimiert; unter einer Bedingung: dass sie die Landschaft nicht verunstalten, weder durch den Bahnkörper selbst, noch durch die Gebäulichkeiten die zur Bahn gehören! Darüber bald mehr.

Die *Bereicherung* einzelner Ortschaften durch die Bahn ist in den meisten Fällen nur eine scheinbare. Mit der Fremdenindustrie steigt gewiss die Zahl der notwendigen Arbeitskräfte und steigen auch die Löhne. Die Lebenspreise steigen aber in demselben Maße, und viele Arbeitskräfte kommen von auswärts; wenn einzelne Geschäftsinhaber auch viel verdienen, so wird doch die große Masse nicht gehoben; im Gegenteil: Das Proletariat dringt in Ortschaften ein, wo früher mit der Armut noch auszukommen war. Ich habe mit Gemeindepräsidenten von verschiedenen, stark besuchten Ortschaften gesprochen; ihr Urteil ist pessimistisch, sowohl in Bezug auf die Einzelnen als in Bezug auf die Gemeindefinanzen. Und das kann nur schlimmer werden, weil jedes Jahr die Qualität der Touristen abnimmt und dieser Ausfall durch die Zunahme der Quantität nicht kompensiert wird. — Immerhin, ist auch die „Bereicherung" oft nur illusorisch, so ist das noch kein genügender Grund, um die Hochtalbahnen prinzipiell zu bekämpfen. Es gibt in unserem modernen, hastigen Leben gewisse Forderungen, die wir ohne weiteres anerkennen müssen. Und ich erkläre gerne, dass zum Beispiel eine Bahn im Unterengadin, von Bevers nach Tarasp, sehr erwünscht war; und da wir nun einmal im Hochgebirg Sanatorien haben, so sind aus Gründen der reinen Menschlichkeit Bahnen nach Leysin, nach Davos, nach Arosa einfach notwendig.

---

[1]) Und wie steht es oft mit dem Verkehr im Winter? Siehe den langen Streit wegen der Bahn Visp-Zermatt!

Eine schwierigere Kategorie bilden die Bahnen, welche über eine Passhöhe solche Dörfer und Hotels mit einander verbinden, die bereits auf anderem Wege mit der Ebene verbunden sind, zum Beispiel die Bahn von Lauterbrunnen nach Grindelwald über die Scheidegg; oder die projektierte Bahn von Engelberg nach Innerkirchen über den Jochpass. Hier spielt die Volkswirtschaft gar keine Rolle mehr, sondern einzig und allein der Fremdenverkehr, das heißt die Interessen einzelner Hotels. Jedoch sogar für diese Kategorie, die bereits recht gefährlich ist, möchte ich dem Heimatschutz keine absolut negative Haltung empfehlen; sondern es sollte unter Berücksichtigung der allgemeinen prinzipiellen Forderungen jeder einzelne Fall ganz genau geprüft werden, da die Verhältnisse von Fall zu Fall wechseln und bei dieser Prüfung sollte unbedingt von der konzessionierenden Behörde in einer Kommisssion der Heimatschutz zu Rate gezogen werden.

Eine dritte Kategorie bilden die Gipfelbahnen, und zwar müssen wir unterscheiden zwischen den Hochgipfeln (von etwa 3000 Meter an, wie Matterhorn, Diablerets, Titlis, Tödi) und den andern, niedrigeren.

Von den niedrigeren Gipfeln sind natürlich diejenigen besonders bedroht, die eine großartige Rundsicht bieten. Diese waren schon längst bei uns populäre Berge. Am Samstag abend, am Sonntag früh pilgerten hunderte von einfachen Leuten dort hinauf, um nach leichter Anstrengung die Natur voll zu genießen. Da gab es keine Hotels; man schlief in den Sennhütten oder marschierte die ganze Nacht bei fröhlichem Gesang. Trank und Speise brachte man mit, teilte man mit andern; da vergaß man Staub und Sorgen der Stadt; da man den Naturgenuss mit dem Schweiße verdient hatte, war er wirklich ein Genuss; *eine* Stimmung beherrschte uns alle; und auf der Rückkehr, auf halber Höhe, beim ersten Tanzboden, da entstanden von selbst kleine Volksfeste, wo kein fremder Gigerl die biederen Schweizerbauern mit dem Kodak verewigte [1]). Gerne denke ich noch an den heiligen Respekt zurück, den ich als kleiner Knabe vor dem Niesen,

[1]) Ich denke zum Beispiel an manche Besteigung der Rochers de Naye; auf dem Rückwege fand man in Caux die erste Wirtschaft und im Schatten eines Baumes den Tanzboden. Jetzt sollen noch einfache Gymnasiasten hingehen . . ., sie wären kaum gut genug, den fremden Damen die Golfbälle aufzusuchen.

vor dem Stockhorn empfand . . .; damals brannten die Höhenfeuer in der Johannisnacht; von Thun aus sah ich die roten Flammen den Sternen so nahe, und meinte, nur ein Engel könne sie angezündet haben. Auf diesen Bergen lernten die Jungen die Kunst des Bergsteigens, das Verständnis für Natur, die Liebe zum Vaterlande; und da träumten sie von noch höheren Leistungen. Kurz, diese gefahrlosen Gipfel, die man doch nicht ohne Mühe, ohne Willenskraft erreichte, sie waren eine Stätte der Erziehung, der einfachen Solidarität. — Tempi passati! Jetzt weiß jedes Kind, dass man mit der Bahn hinauffährt, und dass der erste beste Kellner die Lichtreklame anzündet. Wer in der Natur heilsame Ruhe sucht, der meidet diese Berge; und die Leute der Umgegend, welche dennoch zu Fuß hinaufpilgern, finden dort oben neben dem Ansichtskarten-Kiosk geschwätzige, verständnislose fremde Touristen und reichliche Gelegenheit zu Trinkgelagen. Die Ehrfurcht ist verschwunden[1]).

Von diesen Gipfeln haben bereits die zugehörige Bahn: Rigi, Pilatus, Bürgenstock, Stanserhorn, Brienzerrothorn, Rochers de Naye, Monte Generoso, San Salvatore, Gornergrat, Niesen. Es liegen Konzessionen vor oder es werden solche verlangt für: Männlichen, Säntis, Weißenstein, Grammont, Faulhorn, Chamossaire, Moléson. Im ganzen also siebzehn; damit wären auch alle Panoramagipfel dem gaffenden Publikum preisgegeben.

Und natürlich entsteht der Wunsch nach noch größerer Verblüffung, nach der Eroberung der höchsten Gipfel. Die Jungfraubahn ist im Bau; es werden Konzessionen verlangt für das Matterhorn und für die Diablerets.

Das ist der heutige Tatbestand. Was bedeuten nun bei den Gipfelbahnen die volkswirtschaftlichen Momente, denen wir einen gewissen Wert anerkannten für die Hochtalbahnen und gelegent-

[1]) Es wird gesagt, die Bahn befördere die Leute auf den Gipfel und erlaube ihnen somit einen mühelosen Gipfelbummel. Praktisch trifft das gar nicht zu: die Leute bleiben meistens stumpfsinnig hocken, bis der Zug sie wieder hinunterträgt. Das beobachtete ich am Brienzerrothorn, auf den Rochers de Naye; auf dem Gornergrat waren mein Sohn und ich, von einer ganzen Zugladung, die einzigen die den reizenden Fußweg nach Findelen benutzten. Vor einigen Wochen, an einem prachtvollen Sonntag, ging ich von Rigifirst über die Weißefluh nach Vitznau; drei Stunden lang begegnete ich . . . zwei Sennen, und sah tatsächlich, wie gute, alte Wege jetzt unter dem Grase verschwinden.

lich auch für die Bergpassbahnen? Von einem Verkehrswert kann natürlich gar keine Rede mehr sein; es bliebe nur noch die Bereicherung einer bestimmten Ortschaft am Fuße des Berges. Diese Bereicherung, die bereits bei den Hochtalbahnen eine fragliche ist, wird hier absolut illusorisch. An Hand der Zahlen und vieler Beobachtungen stelle ich ruhig folgende Behauptung auf: es ist nicht wahr, dass eine Gipfelbahn einer Ortschaft zur Berühmtheit verhilft; sondern eine bereits berühmte Ortschaft ist die notwendige Bedingung zum Erfolg einer Gipfelbahn. Nehmen wir als erstes Beispiel die Rigibahnen: die Strecke Arth-Goldau-Rigikulm kostete über sechs Millionen und trägt 1,72 % ein; die Strecke Vitznau-Rigikulm kostete 2,335,000 Franken und trägt 7,41 % ein. Wenn man auch die Differenz in der Höhe der Anlagekapitalien berücksichtigt, so bleibt doch Vitznau-Rigi viel günstiger als Arth-Rigi. Warum? Einfach weil Arth kein Ort ist, wo man sich aufhält, wohl aber Vitznau. Wer doch von Arth aus auf den Gipfel fährt, der springt von dem einen Zug in den andern und bringt dem Orte Arth keinen roten Rappen; umgekehrt aber zieht Rigikulm einen Nutzen aus den Gästen in Vitznau. Will man noch weitere Beispiele? Die Rochers de Naye-Bahn zahlt 4,74 %, die Pilatus-Bahn 5,48 %, die San Salvatore-Bahn 7 %, weil die Ausgangspunkte Montreux, Luzern und Lugano heißen; dagegen zahlt die Niesenbahn bloß 2,14 %, die Monte Generosobahn 2,07 % und die Brienzer-Rothornbahn 0,13 %, weil die Ausgangspunkte Heustrich, Capolago und Brienz heißen. Wer hat nicht schon in Brienz die tolle Jagd mitgemacht vom Dampfschiff, das aus Interlaken kommt, nach dem Zug, der nach Meiringen fährt? Und doch bietet das Brienzer-Rothorn eine wahrhaftig großartige Rundsicht . . .

Diese Zahlen sprechen deutlich genug. Die Ortschaft, als Ausgangspunkt, bedingt den Erfolg der Bahn; nicht umgekehrt. Zermatt braucht die Matterhornbahn gar nicht; ihm genügt das Matterhorn. — Wer nur die *Bahn* als solche benutzt, wer ihretwillen kommt, der bringt der Ortschaft nichts; er ist ein Passant. Ja, die Passanten *schaden* geradezu; sie sind den bleibenden Gästen lästig; die Passanten geben einer Ortschaft, einem Hotel einen besonderen und unangenehmen Charakter; man vergleiche bloß die Art und Weise, wie man auf dem Gornergrat behandelt

wird, so zwischen zwei Zügen, mit dem freundlichen Empfang im Hotel Schwarzsee. Die Passanten sind es, die die Qualität der Fremden herunterdrücken.

Ökonomisch bringen also die Gipfelbahnen nur Einzelnen einen Vorteil, besonders den Hotels auf dem Gipfel. Da die liebe Volkswirtschaft hier offenbar versagt, hat man nach anderen Gründen gesucht, deren Beredsamkeit natürlich in direktem Verhältnis zur Höhe des begehrten Gipfels stehen muss; und hier beginnt eigentlich die Posse, welche „praktische Geschäftsleute" seit Jahren mit ernster Miene spielen.

Ja, die Gipfelbahnen werden also aus reiner Menschenliebe gebaut; sie sollen den schwächeren und älteren Leuten gestatten, die göttlichen Wunder der Schöpfung von einer höheren Warte aus zu betrachten. Dieser rührende Eifer für die Gebrechlichen ist so mächtig, dass er dunkle Redaktionsstuben mit seinem Glanze erhellt, dass er jedermann Gelegenheit bietet, mit billigen Aktien am guten Werke teilzunehmen, ja, dass er sogar vielbeschäftigten Politikern die nötige Zeit gibt, um Regierungsräte und Bundesräte zu belagern. — Um diese Nächstenliebe auf das richtige Maß zu reduzieren, genügt es jedoch, eine solche Gipfelbahnfahrt mitzumachen; die schwachen, älteren Leute? etwa 5 % der Reisenden; nimmt man dazu die Dickbäuchigen, so kommt man vielleicht auf 15 %; die andern sind in der Mehrheit wohlernährte, gesunde und geschwätzige Bummler, welchen das Alpenpanorama dieselbe Freude bringt, wie ein Panoptikum; eine Kuriosität ist es ihnen und weiter nichts. Es befinden sich gewiss darunter auch anders geartete Menschen, die sich auf etwas Großes freuen, und die das Große verstehen und genießen würden, . . . wenn sie eben nicht mühelos hinauf*gefahren* wären. Es ist ein schwerer psychologischer Irrtum, die Stimmung des Bergbahnreisenden mit der Stimmung des Bergsteigers zu verwechseln; diese Frage werde ich am Schlusse ausführlicher besprechen; hier genügt die nackte Tatsache, dass die „schwachen" Leute nur einen ganz kleinen Teil des Reisepublikums ausmachen, und dass sich ihretwegen der Bau so vieler Gipfelbahnen in keiner Weise rechtfertigen lässt. Wer glaubt überhaupt an diesen Vorwand der Menschenliebe? Wer ihn vorbringt, lacht ja selber ins Fäustchen; und die vielen Millionen wären in Volkssanatorien gewiss viel besser angebracht.

So hat man denn einen vierten Grund ausgeklügelt: die Technik! Die stolzesten Gipfel sollen eine Bahn bekommen, nur damit die moderne Technik ihr Können offenbare. Das ist eine unerwartete Nutzanwendung der Theorie *l'art pour l'art.* In andern Ländern baut man Tunnels unter den Flüssen, macht man immer neue Fortschritte im Bau von Automobilen, Luftschiffen und Aeroplanen; in der Schweiz, da ist es noch nicht gelungen, eine Bahn unter der Sihl hindurch zu führen; die Erbauer des ersten Simplontunnels schikaniert man in jeder Weise; den zweiten Tunnel hätte man beinahe einer fremden Firma übergeben; für Luftschiffe und Aeroplane findet man keinen Rappen; den Automobilen versperrt man die Straßen; wozu brauchten wir so kleinlich nützliche Triumphe? Schöner ist es, auf der Jungfrau der Technik einen uneigennützigen Tempel zu bauen, und wäre der Tempel auch nur eine Wirtschaft. Wahrlich, es fehlt uns ein bisschen der Sinn für das Lächerliche. — Die Durchbohrung des Gotthards war ein Meisterwerk, das unser Volk aus Mangel an Vertrauen leider nicht allein ausführte; Simplon und Lötschberg boten noch grössere Schwierigkeiten, die die Technik in einem Titanenkampf überwand; über den Splügen disputiert man seit vierzig Jahren... Das sind Probleme, wo die Technik in hohem Maße dem nationalen Leben dient; was tut's? Lieber wollen wir die höchsten Gipfel zu Türmen von Babel machen; wir sind ja international; so rufen wir Börsenmänner aus Paris und Berlin, Arbeiter aus Italien, und reiche Gaffer aus allen Ländern; die ganze Ware unter Schweizerflagge. — Ich frage: was lernt die Technik dabei? und wem dient sie?

Menschenliebe und Triumphe der Technik sind nur eine schön bemalte spanische Wand, hinter der die Spekulation auf Prozente lauert.

Spekulation an sich ist nicht summarisch zu verurteilen; sie gehört zum Leben und ist oft die natürliche, rechtmäßige Äußerung von Kraft und Intelligenz; das ist die *positiv* schaffende Spekulation. Es gibt aber auch eine vernichtende Spekulation, bei der die Rücksichtslosigkeit Einzelner ein allgemeines Gut gefährdet. Das ist der Fall bei den meisten Gipfelbahnen; sie bedeuten Ausbeutung und Vernichtung positiver Werte der ganzen Nation.

* * *

Die Ausbeutung. Der Heimatschutz verdankt seine Existenz einem neuen Begriff, der sich allmählich ausgebildet hat und sich noch viel mehr ausbilden wird, bis er (wie andere neue Rechtsbegriffe) ein integrierender Teil unseres Innenlebens geworden ist. Es ist dies ein sozialer Begriff: das Gesamtbild einer Stadt oder einer Landschaft, so wie es durch die Natur und die Arbeit vieler Generationen geschaffen wurde, ist ein Gut, das allen zugleich und wiederum keinem Einzelnen gehört, denn kein Einzelner hat dafür mehr getan als die Gesamtheit. Mag die menschliche Arbeit ein Hauptfaktor sein, wie in den Städten, oder nur schwach mitwirken, wie im Gebirge, einerlei, wir haben es hier mit einem Gemeingut des Vaterlandes zu tun.

Nun ist es klar, dass die Geschäftsleute, welche eine Gipfelbahn lancieren und auf dem Gipfel ein Hotel bauen, dieses Gemeingut zu ihren Zwecken ausbeuten. Auf diesen logischen Einwand erwidern jedoch die guten Leute: „Durch unsere Bahn vermitteln wir dieses Gut einer größeren Menge." Wir haben bereits gesehen, dass dieses Argument in keiner Weise zutrifft; erstens ist die Vermittlung nicht der eigentliche Zweck der Bahn; zweitens ist sie für den Beschauer eine psychologische Täuschung. Es wird ein hoher Wert zu einem vulgären Zeitvertreib degradiert. Aber nicht genug! Mit der ungerechtfertigten Ausbeutung geht Hand in Hand die *Vernichtung* dieses Wertes.

Zuerst in ästhetischer Beziehung. Der Bahnkörper an sich ist in vielen Fällen in direktem Widerspruch mit der Landschaft. Ich erinnere an die Brutalität der geraden Linien, an die Hässlichkeit der eisernen Brücken, an die langweilige Öde der vielen Stangen. Nun ist hierin, dank dem Heimatschutz, in den letzten Jahren schon viel gebessert worden; gerne geben wir auch zu, dass in der Masse eines Gebirges ein dünner Bahnkörper oft ganz und gar verschwindet. Wer uns bloß Einwände *dieser* Art zuschreibt (wie es meistens geschieht), der hat die Heimatschutzschriften nie gelesen, oder tut, als ob er sie nicht kenne. Wir haben ganz anderes einzuwenden. Die Bahn bringt allerlei Gebäulichkeiten mit sich: Bahnhöfe, Wagenschuppen, Hotels, Bazare usw. Wie viel und wie schwer ist da gesündigt worden! Reizende Gegenden wurden vernichtet, und was aus den Gipfeln geschieht, sieht man am Rigikulm . . .

Ja, sollte es auch gelingen (was nie der Fall sein wird), alle Hotels und alle die Jahrmarktbuden ästhetisch einwandfrei zu bauen, so hätten wir immer noch Gründe genug, Gipfelbahnen mit aller Energie zu bekämpfen; sie führen nämlich etwas mit sich, das sich in keiner Weise bessern lässt, und das sind . . . die Menschen.

Die Stimmung, die aus dem eigenen Wesen des Hochgebirgs entsteht, ist unvereinbar mit der Vulgarität einer Masse von Bummlern. In seinen Farben, in seinen Linien, in seinem Material selbst ist Hochgebirg lauter Ernst, Einsamkeit, starke Konzentration und Keuschheit, — und der Bummler, der mühelos hinaufgepufft wurde, ist lauter Geschwätz und eitle Neugierde und Respektlosigkeit. Dem Bergsteiger ist die weiße Spitze eine stolze Jungfrau, die man durch Aufopferung und grenzenlose Liebe allmählich erobert, und die für das ganze Leben auf die Seele erhebend wirkt, — dem Drahtseilbahnhelden ist sie eine Kellnerin, mit der man eine halbe Stunde schäkert. — Wenn wir Bergsteiger eine Bergbahn gelegentlich benutzen, merken wir in uns selbst den Unterschied der Stimmungen ganz genau. Und wie sieht es nun aus bei Leuten, die überhaupt den Berg nie verstanden haben, die ihren Gedankenkreis auf Tennisspiel und Humpelröcke beschränken? Der höchste Grad ihrer Stimmung ist Verblüffung; sie gaffen, und dann geht es sofort zum Postkartenschreiben, zum blöden Schwatzen und zum Champagner[1]).

Der Freund der Berge meidet diese Gipfel: sie sind ihm ein Greuel; kommt er unter die Bummler, so ist es ihm wie demjenigen der um Mitternacht, in nüchternem Zustande, mitten in ein Festgelage gerät . . . [2]).

---

[1]) In Stuttgart illustrierte mein lieber Freund Fritz Otto diese Tatsache mit einer Serie von beredten Lichtbildern. Freilich beklagt sich bereits Konrad Falke darüber, dass der Heimatschutz „durch heimlich aufgenommene Gruppenbilder das in seiner Kleidung und seiner Begeisterung oft lächerlich wirkende Reisepublikum zu verhöhnen anfängt". Die Insinuation des Wörtchens „heimlich" ist köstlich; sollte man etwa die verehrten Damen und Herren ausdrücklich zur „Pose" auffordern? Ja, warum nicht? das Resultat wäre noch ergötzlicher; bei jedem Bahnhof hätten wir sodann ein Requisitengeschäft, das heißt einen neuen Erwerbsquell.

[2]) Als wir im Jahre 1907 gegen die Matterhornbahn petitionierten, da hatte mir ein Freund, erprobter Klubist und tüchtiger Jurist, seine Unterschrift entschieden abgeschlagen. Nun ging er eines Tages zu Fuß auf den

Mit welchem Recht werden nun die Bergsteiger, die zum größeren Teil Schweizer sind (und zwar aus allen Schichten der Bevölkerung), von den reichen, fremden Gaffern vertrieben? Nicht nur haben die Alpinisten das Hochgebirge überhaupt entdeckt und durch Fußwege und Klubhütten jedem guten Willen zugänglich gemacht, sondern sie holen auch dort jedes Jahr neue Seelenkraft, zu Nutz und Fromm der Gesamtheit des Vaterlandes.

Diese moralischen Werte lassen sich freilich nicht in Prozenten ausrechnen; und doch gehören sie zu denjenigen Realitäten, ohne die eine Republik nicht leben kann[1]).

Die Psychologie des richtigen Bergsteigers ist dem Bahntouristen ein Buch mit sieben Siegeln. Es sind eben ganz verschiedene Welten. Dem Bahntouristen imponiert eigentlich nur der

---

Pilatus; dort oben wurde er eines Besseren belehrt und schickte mir augenblicklich seine volle Zustimmung.

[1]) Konrad Falke wird es mir nicht übelnehmen, wenn ich seinem eigenartigen „Fall" eine längere Fußnote widme. Er zitierte kürzlich (in der *Alpina*) die rohen Worte eines Gymnasiasten auf dem Gipfel des Finsteraarhorns und sagte weiter: „die Berge haben ihn roh gemacht, denn die Berge *machen* roh, und sie *sollen* es auch! Um wieder ganze Kerle mit festen Fäusten zu werden, greifen wir zur Eisaxt; unsere Bergführer sind ja Männer, rauhe Männer, nicht aber Schwärmer . . .". Dass die Rohheit des Gymnasiasten den Bergen zuzuschreiben sei, ist eine billige Behauptung, ohne Beweis; vielleicht *ist* der Jüngling nicht einmal roh, sondern bloß ein Renommist, den das Leben kurieren wird. Von diesem einzelnen, sehr unsicheren Fall ausgehend, versteigt sich Falke zu der weiteren allgemeinen Behauptung, "die Berge machen roh, sie sollen roh machen". Da ist entschieden Herrn Falke der Gaul durchgebrannt. Wie andere Künstler von heute, hat Falke eine wahre Sucht nach „Kraft", und verwechselt öfters die Kraft mit der Brutalität; die richtige Bewegung, die richtige Farbe, der richtige Ausdruck sind den Herren „fad"; sie greifen zur höheren Potenz, zum Paradoxon, zur Verzerrung; und das ist gerade ein Zeichen der Schwäche; stark ist nur der Mensch, der seine Kraft bemeistert. — Unter den Bergsteigern gibt es gewiss rohe Menschen; daran ist nicht der Berg schuld, sondern ihre rohe Natur. Seitdem das Bergsteigen zu einem Sport geworden, hat die Zahl dieser Rohlinge zugenommen; sie wird mit dem Abflauen der Mode von selbst wieder abnehmen. Jedenfalls bietet diese kleine Minderheit von rohen Leuten gar keinen Grund dafür, dass man noch die zahllosen Gaffer hinzufüge. Das wäre eine sonderbare Logik! — Nein, lieber Herr Falke, dass die Berge roh machen *sollen*, das ist ein frivoles Paradoxon, und steht in direktem Widerspruch zu den schönsten und aufrichtigsten Stellen Ihres Buches über die Jungfrau. Ich glaube bestimmt (das wissen Sie) an Ihre Zukunft; deshalb appelliere ich freimütig an Ihr besseres *ich*, das den Mut hat, begangene Irrtümer zu bekennen, und das aufwärts streben soll, nicht zur Rohheit, sondern zur ruhigen, zielbewussten und selbstlosen Kraft.

weite Horizont mit den vielen Spitzen, und das ungefährliche Gruseln vor den wilden Abgründen; der Berg ist ihm nur der Gipfel; nach einer halben Stunde hat er die „chose" erledigt und kann wieder in den Kursaal hinunterfahren. Nebel und gar Regen verderben ihm die ganze Freude; ebenso ein saurer Wein oder eine verbrannte Omelette. Das liegt nicht immer am Naturell der einzelnen Touristen, sondern vielmehr an den materiellen Verhältnissen der ganzen Fahrt. Leute, die das Gebirge nur aus Bergbahnfahrten kannten, habe ich zu Fuß auf bescheidene Gipfel geführt; das war ihnen eine Offenbarung. Es geht eben mit dem Berge wie mit der Liebe; der Berg will erobert werden; kauft man ihn, so bringt er bloß Enttäuschung.

Dem wahren Bergsteiger ist das ganze Gebirge (nicht nur der Gipfel) ein lebendiges Wesen. Vom Wald zur Alp, von der Alp zum Geröll, vom Geröll zum Felsen, vom Felsen zum Schnee, er liebt jeden Zoll des Bodens, den er erobert; jedes Tälchen, jede Halde und jeder Grat sind ihm charakteristisch und fordern eine neue Taktik; die letzte Blume lächelt ihm „auf Wiedersehen" zu; die höchste Quelle hört er von weitem unter den Felsblöcken rieseln; er kennt tückische Felsen, und treue, sichere Griffe. Auf dem Gipfel ist ihm die Rundsicht keine theatralische Überraschung, sondern die harmonische Krönung des Ganzen. Verbergen ihm auch die Wolken jede Aussicht, er trägt den ganzen Berg in seiner Erinnerung; auf dem Felsen hingestreckt, als Kissen den Rucksack, erhaben über die Kleinlichkeiten, die unser Leben zerfetzen, richtet er den Blick auf den stillen Reigen der Nebelgestalten und atmet mit nackter Brust die Freiheit ein. Regen, Hunger und Durst, was bedeutet das bei dieser Konzentration des Willens, die den ganzen Menschen zum Helden stählt und in seinem Herzen ein wortloses Lied erklingen lässt? Ja, wer von uns hat nicht schon auf einem Gipfel an den Tod gedacht, der auf dem Rückwege irgendwo lauert? Dieser Gedanke an den nahen Kampf erhöhte nur die Glückseligkeit jener Stunden; im Augenblicke des Abstieges warfen unsere Augen, aus voller Seele, einen Gruß des Dankes und der Liebe auf die Pracht des Heimatlandes. Dort oben hatten wir bereits über den leiblichen Tod gesiegt. Alte Sagen erzählen (Sagen haben ihren tieferen Sinn), dass Menschen aus fernen Fahrten ihrem Volke neue Schätze brachten; heute bringen wir

von den Bergen unserem Volke die Lehre der Selbstüberwindung, über die Berufspflichten hinaus . . .

Vor ungefähr dreißig Jahren führte ich, unter schwierigen Umständen, unter wahren Schmerzen, meine ersten Bergtouren aus; der Berg stählte mir Leib und Willen; später schenkte er dem Studenten, dann dem Manne Erlösungen anderer Art; und wenn ich heute für die Heiligkeit des Hochgebirges eintrete, so tue ich es in der Gewissheit, dass jedes Jahr Schweizerjünglinge zu Hunderten dort oben, bei den helleren Sternen, ihre Lebenswege und ihre höheren Pflichten klar erkennen.

Damit stehen wir auf dem Boden der Ethik. Und nachdem man uns vorgeworfen hat, wir seien bloß „Ästheten", lächelt man jetzt über die „Moralisten" [1]) und über unseren Ausdruck „Profanation des Hochgebirges". Wir halten den Ausdruck aufrecht, unbekümmert um die, die ihn nicht verstehen, weil sie ihn nicht fühlen, sowie um die, die so tun, als ob sie ihn nicht verständen.

Das Hochgebirge ist uns ein Sinnbild der Willenskraft, der Freiheit; es ist uns ein Heiligtum.

„Sinnbild" und „Heiligtum", riecht das nicht nach Religion, sogar nach Klerisei? Ich stehe nicht gerade im Ruf, ein „Christ" zu sein . . ., sehe aber nicht ein, wie die Menschheit ohne Sinnbilder und Heiligtümer leben könnte; oder soll bei uns bloß noch das Sinnbild des goldenen Kalbes etwas bedeuten?

Mag sie die Menschenhand geschaffen haben, oder mag sie der Geist in einem Naturdenkmal erblicken, Sinnbilder sind die plastische Zusammenfassung eines langen menschlichen Wollens, und wirken mächtiger als die nackte Realität; sie sind eine höhere Wirklichkeit. Wenn ich in Rom den Riesenkopf der Juno Ludovisi, die göttliche Ruhe ihres milden Lächelns betrachte, da ersteht vor mir die griechische Geschichte; und wenn ich unsere Berge betrachte, dann verstehe ich den Rütlischwur, und Morgarten, und Sempach.

Gibt es überhaupt eine Kulturarbeit, die ohne einen höheren Glauben denkbar wäre?

* * *

[1]) Ein „kantonaler Staatsmann" äußerte vor einem Jahre den Wunsch, wir möchten das Wort „moralisch" meiden; es habe keinen angenehmen Klang. Die Bemerkung war mir äußerst interessant.

Unsere großen Industrien, unsere Landwirtschaft rechne ich zu den Kulturarbeiten; nicht aber die Fremdenindustrie, so wie sie seit einigen Jahren verstanden wird; in *dieser* Form bedroht sie geradezu unsere schweizerische Kultur, und wird eines Tages auch unsere Finanzen bedrohen, wenn unsere Staatsmänner nicht vorbeugen[1]). Wir wollen über das Geschehene keine Träne vergießen, und keine bereits gebaute Bahn zerstören. So töricht sind wir nicht: wir brauchen unsere Kraft für die Zukunft. Braucht die Fremdenindustrie ihr Dutzend Panoramagipfel, so hat sie sie bereits. Nun ist es aber genug. Von den noch verschonten Gipfeln mittlerer Höhe sollte keiner mehr preisgegeben werden, es sei denn dass irgend eine kantonale Souveränität es zu ihrem Bestehen unbedingt verlange.

Von den Hochgipfeln jedoch, die unsere Heiligtümer sind, darf kein einziger geschändet werden. Das ist eine prinzipielle Frage, welche durch die Jungfraubahn in keiner Weise präjudiziert wird. Als die Konzession für eine Jungfraubahn erteilt wurde, war bereits die Aufregung sehr groß, und der Bundesrat hätte sie nicht gewährt, wenn der Heimatschutz schon damals existiert hätte; nun ist die Konzession für die letzte Strecke erloschen; dieser spezielle Fall interessiert uns heute nicht. Es liegen aber vor, seit 1907 ein Konzessionbegehren für das Matterhorn, und seit einem Jahre ein anderes Begehren für die Diablerets. Wird die Bahn auf die Diablerets gewährt, so darf der Kanton Wallis eine solche auf das Matterhorn verlangen. Die 68,000 Unterschriften, die wir im Jahre 1907 gegen die Matterhornbahn *im Namen des allgemeinen Grundsatzes* sammelten[2]), gelten heute gegen die Diableretsbahn.

Seit 1907 hat der Gedanke des Heimatschutzes in unserem Volke große Fortschritte gemacht. Würden wir heute eine neue

[1]) Ich denke hier ganz besonders an die Konkurrenz die in anderen Ländern immer deutlicher ersteht. Die Lichtbilder des Herrn Dr. Giannoni, zeigten am Stuttgarter Kongress, wie man im Tirol und bereits auch in Italien die Fremdenindustrie auffasst. Glauben wir, wir hätten das Monopol der Naturschönheiten? und könnten sie ungestraft zu einem lärmenden Panoptikum degradieren?

[2]) Die Eingabe an den Bundesrat sagte unter anderem: „Unsere Petition stellt als unverletzlichen Grundsatz auf: die Gipfel unserer Hochalpen sind das ideale Eigentum des ganzen Schweizervolkes und somit unverkäuflich".

Petition veranstalten, so kämen wir zu 150,000 Unterschriften; wir haben jedoch, im Vertrauen zu unseren höchsten Behörden, von einer neuen Sammlung abgesehen. Im Notfall wird eine Volksinitiative deutlich zeigen, auf welcher Seite die Mehrheit ist. Wir hoffen aber bestimmt, der Bundesrat werde es von sich aus laut aussprechen, dass es Güter gibt, die nicht käuflich sind, weil sie viel höher stehen und ganz anderer Art sind als Geld.

Ich fasse die Resultate unserer Untersuchung zusammen: die Bergbahnen im Allgemeinen tragen alle Merkmale der Spekulation. Bei Hochtalbahnen bringt diese Spekulation einen volkswirtschaftlichen Nutzen mit sich, zwar nicht als Zweck sondern als Folge. Dagegen dienen viele Bergpassbahnen und Gipfelbahnen nur dem Interesse einzelner Hoteliers. Das in den Bergbahnen verwendete Kapital übersteigt bereits hundert Millionen; rechnet man noch dazu die enormen Kapitalien der damit engverbundenen Hotelindustrie, so birgt diese Spekulation eine unleugbare Gefahr für die Finanzen des ganzen Landes, für den Fall einer sehr möglichen Krisis in der Fremdenindustrie überhaupt[1]). Schon heute entspricht das Erträgnis vieler Bahnen den Versprechungen gar nicht, durch die ein weiteres Publikum zur finanziellen Mitwirkung aufgefordert wurde. Dank den Bemühungen gewisser Finanzmänner und einflussreicher Wähler hat sich hier von lokalem Fall zu lokalem Fall eine verhängnisvolle Bergbahnpolitik ausgebildet, welche andere und höhere Interessen ganz aus den Augen verliert. Wenn Bergbahnen die Natur rücksichtslos ausbeuten, gefährden sie damit die Fremdenindustrie selbst, und, was viel bedeutsamer ist, sie zerstören höhere Werte eines nationalen Gutes. Es ist höchste Zeit, einer solchen Spekulation Halt zu gebieten.

Bei Hochtalbahnen, wo die Volkswirtschaft mitspielt, verlangen wir strenge Wahrung der Schönheit der Landschaft. Bergpassbahnen, die nur dem Verkehr von einem Hotel zum andern dienen, sind nicht zu konzessionieren. Bahnen auf Panorama-

[1]) Der an sich hässliche Ausdruck „Fremdenindustrie" erweckt auch im Geiste eine gefährliche Verwechslung mit der wirklichen Industrie, die stets neue und positive Werte schafft. Merkwürdigerweise bereitet man bei uns der schöpferischen Industrie immer neue Schwierigkeiten, während vor dem Schlagwort „Fremdenindustrie" alles sich stille beugt.

gipfel mittlerer Höhe sind in genügender Anzahl vorhanden; weitere Bahnen dieser Art sind nur in ganz besonderen Fällen und unter besonders strengen Bedingungen zu gestatten. Hochgipfelbahnen werden ausnahmslos abgelehnt, da sie ein tiefes, edles Gefühl aller Patrioten verletzen. — Es ist überhaupt wünschbar, dass die konzessionierende Behörde in jedem einzelnen Fall den Heimatschutz zur Mitberatung einlade. Solche Heimatschutzkommissionen bestehen bereits im Kanton Zürich, im Kanton Basel, und in verschiedenen deutschen Ländern.

Wenn wir zu den Bergen hinaufschauen, so wollen wir dort oben keine Riesenreklame erblicken, und auch nicht die erleuchteten Fenster eines Hotels, in dem die Vulgarität des Lebens weiter gepflegt wird; nein; wir schauen hinauf in einem Gefühl der tiefsten Verehrung. Mag der Gipfel einen Kranz von Sternen tragen, oder mögen aus den Wolken die Blitze zucken, wir wissen, dass dort oben ein guter Geist die Wache hält, der Geist der Aufopferung, der Freiheit, der seit dem Erwachen der Menschheit zu ihr Worte des Glaubens gesprochen hat. Dort oben, wo Eis und Fels in kühnem Schwunge sich zum Himmel erheben, dort oben ist sein Heiligtum. Verehren wir diesen Geist; je mehr wir ihn auf uns einwirken lassen, um so größer ist unsere Liebe zur Heimat. Und die Liebe zur Heimat ist der feste Boden, auf dem seit Jahrhunderten die Kultur der Menschheit sich aufbaut.

*

Zu Seite 610: Vom Finanzausweis handeln die Artikel 25 bis 34 der Verordnung vom 1. Februar 1875 zum Eisenbahngesetz von 1872. Darin ist natürlich von der Rendite keine Rede; die Beschaffung der nötigen Kapitalien impliziert jedoch eine genügende Rendite. Der treffliche Bundesbahnbeamte, dem ich hier für die Zusammenstellung der vielen Zahlen herzlichen Dank ausspreche, schreibt mir hierüber: „Es ist begreiflich, dass in dieser Beziehung (Rendite) die Konzessionsgesuche schön gefärbt sind. *Der vorhandene Verkehr und dann namentlich der von der Bahneröffnung zu erwartende gewaltige Verkehrsaufschwung rechtfertigen vollauf den Bahnbau,* ist der in allen Konzessionen wiederkehrende Satz. Es besteht ein Bahnbaukoller, den hintanzuhalten für den Bundesrat eine schwierige Sache ist, wenn die Bundesversammlung nicht zu ihm halten sollte; und wenn die Bundesversammlung mitwirken soll, so muss vorerst die öffentliche Meinung den Anstoß dazu geben."

*

Siehe die Tabelle auf folgender Seite.

Die wichtigsten schweizerischen Bergbahnen nach der chronologischen Reihenfolge der Betriebseröffnung.

		Anlagekosten	Dividende
1871	Vitznau-Rigi	2,335,316	7,41
1873	Arth-Rigi	6,179,348	1,72
1875	Ütliberg	1,581,987	0,80
1883	Territet-Glion	624,249	9,27
1887	Biel-Magglingen	448,738	—
1888	Brünig	12,423,006	S. B. B.
	Bürgenstock	294,000	4,50
1889	Pilatus	2,490,055	5,48
	Beatenberg	714,045	4,50
1890	Berner Oberland-Bahnen	4,105,920	4,18
	Visp-Zermatt	6,163,927	5,04
	Monte Generoso (1,561,534 Fr. Verlust)	371,797	2,07
	Lugano-Monte S. Salvatore	650,156	7,—
1891	Lauterbrunnen-Grütschalp	1,144,927	4,—
	Grütschalp-Mürren	655,335	
1892	Brienzer-Rothorn (1,616,214 Fr. Verlust)	387,904	0,13
	Glion-Rochers de Naye	2,689,279	4,74
1893	Schynige Platte (1,281,639 Fr. Verlust)	1,764,540	B. O. B.
	Wengernalp	7,357,146	5,06
	Stanserhorn	1,477,395	1,50
1898	Bex-Gryon-Villars-Chesières	2,070,328	3,88
	Stansstad-Engelberg	3,061,185	4,07
	Gornergrat	3,845,897	4.—
	Jungfrau (kleine Scheidegg-Eismeer)	10,074,594	4,94
1899	Davos-Schatzalp	802,298	4,20
	Gurten	364,222	1,62
1900	Aigle-Leysin	2,025,447	5,70
	Vevey-Chardonne-Pélerin	743,398	4,76
1903	St.-Imier-Mont Soleil	274,554	—
1905	Brunnen-Morschach	1,082,573	2,54
1906	Martigny-Châtelard	8,771,924	1,99
	Heimwehfluh	200,337	1,67
	Locarno-Madonna del Sasso	468,411	3,89
1907	Linthal-Braunwald	507,499	2,10
	Muottas-Muraigl	914,235	1,73
1908	Interlaken-Harder	985,310	2,25
	Monthey-Champéry	2,617,260	2,25
	Cassarate-Monte Brè	232,254	Defizit
1910	Neuchâtel-Chaumont	557,403	1,79
	Niesen	1,674,718	2,14
	Les Avants-Sonloup	396,828	B. O. B.

NB. Anlagekosten und Dividende sind für 1910 berechnet worden. Die Rendite kann nach zwei verschiedenen Methoden ermittelt werden; a) durch Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben; b) durch die wirkliche durchschnittliche Verzinsung der Anleihens- und Aktienkapitalien. Ein konkretes Beispiel:

ad a: Im Jahre 1910 hatte die Brienzer-Rothornbahn

an Einnahmen	Fr. 30,643. —
an Ausgaben	„ 47,125. —
also Betriebsdefizit	Fr. 16,482. —

ad b: Die Brienzer-Rothornbahn verzinst:

1.	ein Anleihen von Fr. 20,000. — à 4,5 %	Fr. 900. —
2.	ein Aktienkapital im I. Rang von Fr. 300,000	nichts
3.	„ „ „ II. „ „ „ 400,000	„
	also im ganzen Fr. 720,000 mit	Fr. 900. —
	Durchschnittsrendite	0,13 %

Für meine Tabelle ist die Methode *b* angewendet worden.

*

Zu Seite 608: Zur Berechnung dieser allgemeinen Durchschnittsrendite können sehr verschiedene Methoden angewendet werden. In meiner Berechnung nahm ich das Anlagekapital als Basis an; diese Methode ist optimistisch. Weniger günstig für die Bergbahnen wäre folgendes Verfahren:

ZAHNRADBAHNEN (vierzehn).

Obligationenanleihen	Aktien I. Rang	Aktien II. Rang
23,039,206	21,780,000	800,000
Zins: 4,38 %	Dividende: 3,99 %	keine Dividende

DRAHTSEILBAHNEN (einundvierzig).

6,702,198	11,413,711	3,460,000
4,39 %	2,74 %	0,85 %

□□□