Zeitschrift: Schweizer Spiegel

Herausgeber: Guggenbühl und Huber

Band: 43 (1967-1968)

Heft: 10

Artikel: "Reise durch Europa - rase durch die Schweiz?" Widersprüche und Fragen um eine schützenswerte Landschaft

Autor: Wüthrich, Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1079860

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: 02.10.2025

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

«Reise durch Europa — rase durch die Schweiz?»

Die offizielle Meinung lautet, alles sei «in Ordnung». Die Konzeption für die Straßenführung um den Brienzersee gilt als klar, «alle Interessierten» sind sich einig. Im übrigen sei das beschlossene Sache . . .
Und trotzdem scheint es uns, daß die wenigen, welche der geplanten linksufrigen Brienzerseestraße widerstreben, nicht richtig gehört werden. Sie vertreten eine Ansicht, die nicht nur im «kleinen Kreis» diskutiert zu werden verdient. Eine objektive Prüfung wäre die richtige Antwort auf diese Überlegungen, zum Beispiel die Berechnung einer rechtsufrigen Variante.
Peter Wüthrich und seine Mitkämpfer wurden als Querulanten abgestempelt. Das ist so einfach. Man hat sie auch einigem Druck ausgesetzt. – Es sind da Zusammenhänge, die zu denken geben und über die vielleicht noch einmal nachgedacht werden muß, bevor 1970 die Bagger ans Werk gehen sollen. *B. H.*

Photos von Martin Hesse und Robert Würgler

Auf dem Stundenplan stand Turnen. Als junger Lehrer zog ich mit meiner Schülerschar durch das Dorf Iseltwald, dem See entlang und am Inselchen vorbei. Sollten wir bis zum Gießbach gehen?

Buben und Mädchen verschwanden in der herrlichen Wildnis dieses linken Brienzerseeufers. Sie folgten einsamen Weglein, versteckten sich hinter bewachsenen Felsblöcken, verkrochen sich in Schluchten und Höhlen.

Plötzlich war ich allein. Ich blickte hinunter: Zwischen dichtem Blattwerk leuchtete das Smaragdgrün des Sees. Und um mich her nur Wiesen und vor allem Wald, Wald, so weit ich sah.

Mein Blick schweifte in die Höhe, bis hinauf zum Horizont, wo die obersten Tannspitzen sich vom blauen Himmel abzeichneten. Auf einmal stand ich wie gebannt: Dort steckten Holzpflöcke im Boden! — Die Straße! durchfuhr es mich.

Hier sollte also einmal die linksufrige Brienzerseestraße gebaut werden. Ich versuchte mir vorzustellen, wie es in einigen Jahren hier aussehen würde. — Muß diese einzigartige Oase der Stille wirklich zerstört werden?

Ich wollte der Sache nachgehen, es schien mir nicht ausweglos. — Ich war ja keineswegs der erste, der die Schönheit des linken Brienzerseeufers sah: Schon im Jahr 1890, als der Bau einer linksufrigen Brienzerseebahn geplant wurde, schrieb Josef Viktor Widmann im «Bund»: «Unbedingt verlieren wird Iseltwald, nämlich das einzige verlieren, was sein Kleinod ist, die unvergleichlich idyllische Schönheit dieser Bucht . . .» und: «Wir würden, wenn wir Meister wären, gewisse Gegenden der Schweiz und besonders des Berner Oberlandes nach dem Beispiel der Vereinigten Staaten jetzt noch rechtzeitig als Nationalpark erklären . . . und dazu würde in erster Linie das linke Brienzerseeufer gehören.»

Projekte und Versprechen

Ich suchte und fand Verbündete, vorerst einmal im Malerehepaar Viktor Surbek-Frey.

Ergriffen stand ich im Atelier in Iseltwald vor ihren Bildern. Ein Leben lang hatten sie immer von neuem die Brienzerseelandschaft gemalt. Das linke Ufer war ihnen um seiner ungebrochenen Schönheit willen besonders lieb. Die Bedrohung dieser Naturlandschaft erfüllte sie mit Sorge.

Herr Surbek versorgte mich mit Unterlagen. Er bemerkte dazu, daß man ihm schon 1958, als er an der Generalversammlung des «Uferschutzverbandes Thuner- und Brienzersees» (UTB) gegen den Bau der linksufrigen Brienzerseestraße Stellung nahm, bedeutet habe, er komme halt zu spät . . . Wörtlich schrieb das «Oberländische Volksblatt»: «Der Entscheid ist gefallen — noch nicht der Entscheid um den Baubeginn, aber der Entscheid unseres Landstriches, daß diese Straße kommen muß. Damals, als noch das Dafür und Dawider in Frage stand, hat Kunstmaler Surbek leider

Widersprüche und Fragen um eine schützenswerte Landschaft *Von Peter Wüthrich*

Die «Chüebalm» kurz nach Iseltwald mit dem Inselchen. Dieses Ufer soll seinen Charakter als einzigartiges Erholungsgebiet verlieren?

geschwiegen. Heute aber verhallen seine gutgemeinten Worte, obwohl wir deren tiefere Bedeutung zu würdigen verstehen.»

Schon zu Anfang unseres Jahrhunderts tauchte der Gedanke auf, man sollte am linken Brienzerseeufer eine Straße bauen, um den Anschluß an die Entwicklung nicht zu verpassen. Vor allem die Großräte aus dem Oberland machten sich vor den Wahlen solche Versprechungen zu eigen.

Ein erstes Projekt stammt aus dem Jahr 1903. Es sah eine 4,8 Meter breite Straße unmittelbar am See vor, was den Bau einer ganzen Anzahl von Tunneln erfordert hätte. — Man rechnete mit Baukosten von 1,36 Millionen Franken.

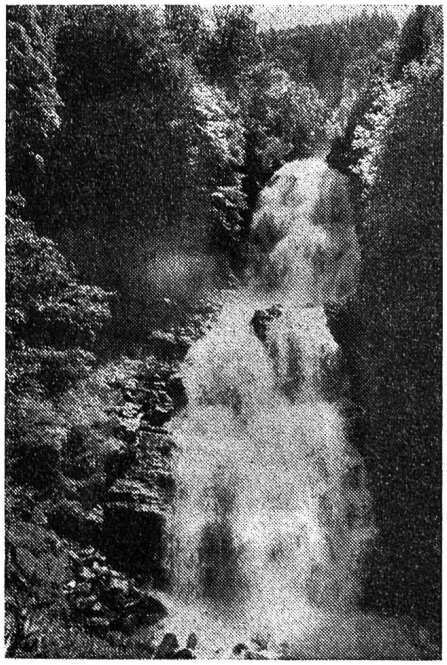
1941 wurde eine Militärstraße projektiert, die aber über die Höhenterrasse hinter Iseltwald nach dem Gießbach und weiter nach Kienholz hätte führen sollen. 1948 ersuchte die Berner Regierung den Bundesrat, den Bau einer linksufrigen Brienzerseestraße ins zweite Alpenstraßenprogramm aufzunehmen. 1949 entstand das Projekt Walther, sehr ähnlich der heute vorgesehenen Linienführung; es sah eine Straße von Interlaken-Ost über die Höhenterrasse zwischen Iseltwald und Gießbach vor. Bei einer Breite von 6 Metern rechnete man mit 17 Millionen Franken.

«Vergessen wir nie, dass die **malerischen** Gelände das Erbe aller sind, dass sie beitragen, die Seele zu erheben und edle Kraft anzuspornen. Bedenken wir aber auch, dass die kleinste Unförmigkeit, die unscheinbarste Zügellosigkeit den Frieden eines schönen Ortes stören können. Darum hat der Mensch nicht das Recht, mit groben Buchstaben die grossartigsten Landschaften der Schöpfung zu verkritzeln.»

Guillaume Fatio (1865—1958, Pionier des Heimatschutzgedankens)

Reise – rase

Blick auf Iseltwald. Die N 8 soll teils oberhalb, teils unterhalb des viel begangenen Wanderweges zum Giessbach gebaut werden.



Werden die Giessbachfälle durch Parkplätze und durch einen Viadukt beeinträchtigt?

Die bernische Baudirektion reichte das Projekt dem Eidgenössischen Oberbauinspektorat zur Begutachtung ein. Dieses verlangte, daß auch auf dem rechten Ufer eine Lösung gesucht werde, damit man die Kosten vergleichen könne. Dieser Forderung ist man jedoch meines Wissens bis heute nicht nachgekommen — das scheint mir ein entscheidender Punkt!

1954 entstand schließlich das generelle Projekt Grimm, das annahm, daß eine Straße auf dem rechten Ufer nicht billiger käme und daß die Lösung auf dem linken Ufer besser befriedige.

Nun ergaben aber die Berechnungen des Eidgenössischen Oberinspektorates, daß die vorgesehene Straßenbreite von 6 Metern für die zu erwartende Verkehrsdichte nicht genüge und daß auch eine 8prozentige Steigung nicht in Kauf genommen werden könne. So wurde das Projekt Walther von 1949 also auf eine Straßenbreite von 9 Metern und eine Maximalsteigung von 5 Prozent umgearbeitet. Das «endgültige generelle Projekt» lag in den betroffenen Gemeinden vom 22. Dezember 1958 bis zum 15. Januar 1959 auf; die Gemeinde Bönigen erhob Einsprache. Der Kostenvoranschlag belief sich auf 55 Millionen Franken.

Ein Kuriosum — und neue Tatsachen

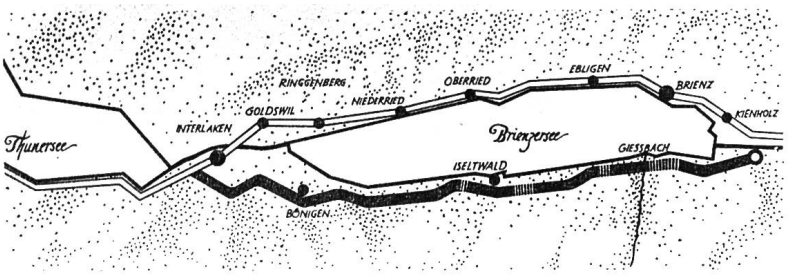
Dann trat der Bund auf den Plan: Die Bundesversammlung entschied im Juni 1960, die Brünigstraße solle vom Anschluß an die N 2 zwischen Hergiswil und Alpnachstad bis Spiez ins Nationalstraßennetz aufgenommen werden. — Ein Kuriosum dieses Entscheides ist, daß von allem Anfang an erwähnt wird, die Straße müsse über die Ortschaft Iseltwald führen, während sonst die Details der Führung stets dem Bundesrat überlassen werden, der nach Abklärung aller Fragen entscheidet.

1961 verlautete, man wolle eine Autobahn von 26 Metern Breite projektieren. 1964 wurde ein neues, generelles und im Frühling 1967 ein verbessertes Projekt aufgelegt. Es sieht eine Nationalstraße Zweiter Klasse von 14 Metern Breite vor.

Am 15. August 1967 beschloß der Bundesrat die linksufrige Brienzerseestraße im Rahmen des langfristigen Nationalstraßenprogrammes in den Jahren 1970 bis 1975 zu bauen.

Einen Monat später tritt die «Arbeitsgemeinschaft für Straßenplanung und Landschaftsschutz am Brienzersee» an die Öffentlichkeit, welche die bisherige Straßenplanung in diesem Raume als falsch beurteilt und eine Verlegung der Nationalstraße auf das rechte Seeufer fordert. In dieser Vereinigung haben sich die Gegner der Linksufrigen offiziell zusammengeschlossen.

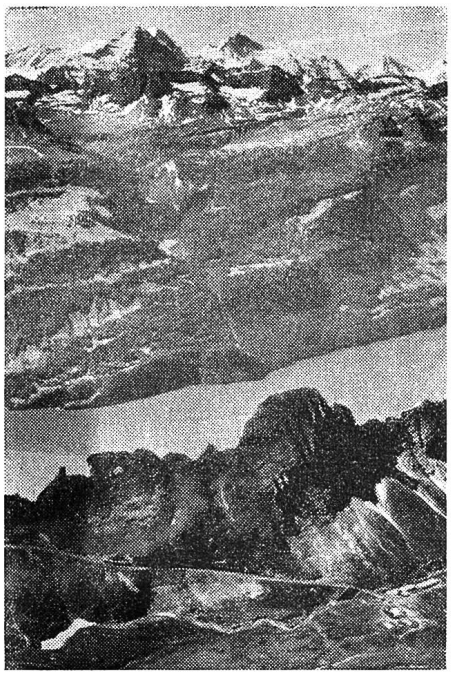
Am 22. August 1961 schrieb mir Bundesrat Tschudi: «Es sind inzwischen keine neuen Tatsachen vorgebracht worden, die ein Zurückkommen auf diesen Bundesbeschluß ermöglichen würden.» — Gerade daran aber glauben wir Opponenten, daß «neue Tatsachen», das heißt Tatsachen, die man bisher außer acht gelassen hat, vorgebracht werden können. — Für uns ist es nicht fünf Minuten nach, sondern fünf Minuten vor zwölf.



Die geplante Brienzerseestrasse

In einem Schreiben des Eidgenössischen Amtes für Straßen- und Flußbau wird auch geltend gemacht, daß es für die Fremdenindustrie ein Vorteil sei, wenn man mit dem Auto rund um den Brienzersee fahren könnte — vor den Gießbachfällen durch und mit der Möglichkeit zu längerem Aufenthalt mittels großzügiger Parkplätze! Es würden also Autos «nur zum Spaß» um die Seen fahren, und das heißt, daß auch am rechten Ufer der Verkehr infolge der Rundfahrer ganz erheblich zunähme ... daß die dortigen Straßen noch mehr verstopft würden ...

Im Jahrbuch 1960 des Uferschutzverbandes fand ich einen Vortrag des bernischen Baudirektors Brawand über die linksufrige Brienzerseestraße. Ich las, daß diese Straße voraussichtlich auch nicht genügen werde. Schätzungsweise ein Drittel des Verkehrs werde sich nach wie vor auf dem rechten Ufer abwickeln. Da die Motorisierung rasch zunehme, werde sich die Verkehrsdichte auf dem rechten Ufer nach dem Bau der Linksufrigen bald wieder dem heutigen Stand nähern. — Hatten wir Opponenten also nicht einigermaßen richtig überlegt? War nicht so oder so einmal mit der Rechtsufrigen auch zu rechnen?


Vom Brienzer Rothorn aus: eine Landschaft von vollkommener Schönheit. In der Bildmitte der Giessbach. Rechts davon der Wald, den die N 8 durchschneiden soll.

Schützenswert?

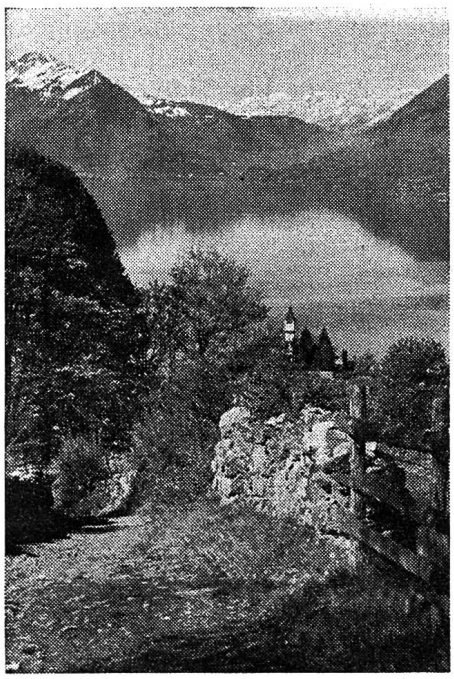
Während in den letzten Jahren, geführt von den Politikern und unterstützt durch alle betroffenen Gemeinden, das Projekt der linksufrigen Brienzerseestraße zielstrebig vorangetrieben wurde, erhoben sich andere Stimmen, Stimmen von Menschen, denen die Straße nicht unbedingt nur Symbol des Fortschrittes war, Stimmen von Leuten, die nicht glaubten, die Bewohner des engeren Oberlandes seien zu kurz gekommen — sondern sie seien mit ihrer großartigen Landschaft unvergleichlich reich.

Im September 1960 machte der frühere Präsident des Uferschutzverbandes, Dr. Hans Spreng, im «Bund» darauf aufmerksam, daß 1950 die Gießbachfälle und ihre Umgebung unter den Schutz des Staates gestellt wurden. — Und heute steht das linke Brienzerseeufer auf der Liste der zu schützenden Landschaften von nationaler Bedeutung.

Ich wollte das Projekt nun genau kennen lernen, und das zuständige Amt gab mir bereitwillig Auskunft. Die Pläne zeigen heute folgendes: Total sind 2685 Meter Tunnel vorgesehen, davon 1185 Meter mit Kriechspur, ohne die Unterführung der Lütschine und des Militärflugplatzes bei Bönigen. Die Straße erfordert im ganzen zirka 1200 Meter Lehnenviadukte und Viadukte.

Das idyllische Tobel des Mühlebaches bei Iseltwald wird mit den Bauten des Anschlußwerkes ausgefüllt. Die Straße überquert die Gießbachfälle auf einem Viadukt unterhalb des Hotels, um dann in einem Tunnel zu verschwinden. Am Gießbach sind gewaltige Parkplätze vorgesehen.

Das nennt man Erschließung der Landschaft für den Tourismus. Gerade das, was das linke Brienzerseeufer von den meisten andern Ufern unseres Landes unterscheidet — die Stille, die Ursprünglichkeit, die ungebrochene Schönheit — soll zerstört werden. Und dabei lesen wir alle Tage, daß der gehetzte Mensch heute wirklich unberührte Landschaften


Am rechten Ufer müßte trotz einer linksufrigen Strasse eine Umfahrungsstrasse gebaut werden. Am See die Kirche von Brienz.

Die Wohlstandsväter

Von Armin Heller

Kürzlich kam ich mit einem Maturanden ins Gespräch, neunzehnjährig, mit Bart, engen Hosen und giftgrünem Hemd.

Das Gespräch kam nicht ganz zufällig zustande. Der Vater des Jungen ist ein Dienstkamerad von mir. 1940 absolvierten wir gemeinsam die Rekrutenschule und leisteten dann viele Monate Aktivdienst im gleichen Zug hoch oben in den Walliser Alpen. Er hatte eine kaufmännische Lehre hinter sich. Im letzten Friedensjahr hatte er, trotz sehr gutem Abgangszeugnis, sechs Monate gestempelt.

Der Gang zur Arbeitslosenkasse war keine angenehme Sache gewesen. In seinem und meinem Bekanntenkreis hatte es Männer gegeben, Arbeiter und kleine Bergbauern, die oft nicht wußten, wie sie ihre Familien ernähren sollten. Drei Bergbauern, die wir beide kannten, hatten sich eines Tages, bevor ihre Gütlein auf die Gant kamen, im Tenn oder in der Diele erhängt, einer war eines Abends, als er vom «Hirten» kam, in der Dunkelheit in den Fluß gefallen. Man hatte ihn am nächsten Morgen gefunden.

Im Sommer 1939 suchten wir beide Stellen im Ausland. Dann brach der Krieg aus und die Grenzen wurden geschlossen. Als der Krieg zu Ende war, zählten wir fünfundzwanzig Jahre. Mit Stellen im Ausland war es vorläufig nichts. Aber wir fanden beide Arbeit – und arbeiteten, was das

Reise – rase

zu seiner Erholung brauche, daß autofreie Ferienorte besonders bevorzugt werden. — Kennen Sie den Slogan «Reise durch Europa — raste in der Schweiz»? — Es heißt doch nicht « . . . rase durch die Schweiz»!

Sowohl als auch

Eines der zügigsten Argumente, mit denen für die linksufrige Brienzerseestraße geworben wird, ist die Verkehrsnot am rechten Ufer. Man ging so weit, daß man die Ärzte Interlakens, welche die Straße bekämpften, für jeden Unfall verantwortlich machen wollte, der sich in Zukunft auf der überbeanspruchten rechtsufrigen Straße ereigne! Der richtige Schluß wäre in der heutigen Situation, daß auf dem rechten Ufer primär etwas zu geschehen hätte, weil in ein paar Jahren die Zustände auch trotz oder gar wegen einer allfälligen linksufrigen Straße unhaltbar sein werden.

Auf unsere immer wieder vorgebrachte Frage, wie man die Bewohner von Goldswil, Ringgenberg, Niederried und Oberried, Ebligen und Brienz auf längere Sicht vor den Gefahren des Durchgangsverkehrs bewahren werde, hat man uns nie eine klare Antwort gegeben. Der bernische Baudirektor Brawand sagte im September 1958 vor dem Großen Rat: «Der Lokal- und der Ausflugsverkehr wird stets einen Engpaß bestehen lassen» — und setzte sich für den Bau der linksufrigen Straße ein. Als Regierungsrat und Nationalrat konnte er seine Wähler im engeren Oberland nicht enttäuschen. In der Bundesversammlung dürfte es weitgehend sein Verdienst sein, daß die N8 jetzt über das linke Ufer führen soll — und als ich an den Bundesrat gelangte, gab dieser meinen Brief zur Beurteilung der ideellen Belange auch . . . an eben diesen Baudirektor weiter. So oder so — es landete alles bei der in dieser Sache festgelegten Berner Regierung! Und sehr gerne antwortete diese, daß dem Wanderer auch nach dem Bau der Nationalstraße noch ein breiter Uferstreifen zur Verfügung stehe und daß somit die Landschaft ihren Charakter als Erholungsraum in keiner Weise verliere!

Wir sind da anderer Meinung: die N 8, von der niemand weiß, ob sie nicht noch einmal verbreitert wird, wird die Gießbachfälle mit dem Riesenparkplatz davor doch wohl beeinträchtigen und die Landschaft des Wesentlichen ihres Erholungscharakters berauben.

Und wir sind auch der Meinung, daß auf die Dauer gesehen eine leistungsfähige Straße weit oben am rechten Ufer nötig sein wird. — Und das ist nota bene kein Hirngespinst von uns Gegnern der Linksufrigen, es bestehen Pläne, die man unvorsichtigerweise einmal an einem Vortrag in Bern gezeigt hat. — Aber damit wird man natürlich erst wieder herausrücken, wenn die Linksufrige gebaut und vom Bund bezahlt ist!

Der Touring-Club der Schweiz, Landesteil Oberhasli, hat zur linksufrigen Straße gemeint:

« . . . daß die geplante Route am schattseitigen (linken) Ufer des Brienzersees im Winter und sicher oft bis lange in den Frühling hinein wegen

Schnee und Glatteis vermehrte Gefahren in sich birgt, ist ohne Zweifel . . . In Frage käme daher eine weiter oben (gemeint ist auf dem rechten Ufer) geführte neue Höhenroute, die mit den heutigen Möglichkeiten der Technik ohne weiteres lawinensicher ausgeführt werden könnte.»

Eine prächtige Panoramastraße an der Sonnseite würde die Autofahrer anziehen, so daß die Dörfer des rechten Ufers wieder zu ruhigen Kurorten mit genügend Parkraum würden. Die kühn angelegte Hangstraße wäre eine touristische Attraktion ersten Ranges — mit herrlicher Aussicht auf die Naturlandschaft des linken Ufers, wo man wandern könnte in einer autofreien Natur. — Aber nein: man will eben beide Straßen, und daß man Geld sparen könnte mit dem Verzicht auf die Linksufrige — wen interessiert denn das schon?

«Bitte keine Einmischung!»

Nach dem Felssturz bei Ringgenberg im Frühling 1965 wurde behauptet, dieses Naturereignis zeige, wie dringend notwendig die linksufrige Straße sei. Aber auch die Gegnerschaft war bald zur Stelle. Im September veröffentlichte die Schweizer Presse einen Aufruf unter dem Titel «Rettet das linke Brienzerseeufer». Diesen Appell an das Schweizervolk hatten 42 schweizerische Persönlichkeiten des öffentlichen und kulturellen Lebens unterzeichnet, darunter auch die Präsidenten des Schweizerischen Bundes für Naturschutz und des Schweizer Heimatschutzes.

Zum erstenmal interessierte sich die Öffentlichkeit außerhalb des Oberlandes für die Straßenprobleme am Brienzersee. Im Nationalrat bekämpfte der Präsident des Schweizer Naturschutzes, leider ohne Erfolg, eine Motion, welche die rasche Inangriffnahme der linksufrigen Brienzerseestraße forderte. Der Nebelspalter bezeichnete die am schattigen linken Ufer geplante Straße als «Autostrada dell'Ombra». — Unsere Erfolgs-Aussichten stiegen.

Im Oberland reagierte man sehr scharf auf diese Einmischung durch die «Herrschaften aus dem wirtschaftlich besser gestellten Unterland, welche sich gerne am Brienzersee einen Nationalpark sichern wollten» — eigentlich eine seltsame Argumentation für ein Gebiet, das von der Fremdenindustrie abhängig ist.

1966 gründeten wir in Unterseen die «Arbeitsgemeinschaft für Straßenplanung und Landschaftsschutz am Brienzersee» (SLB) und fanden eine beachtliche Anzahl von Mitgliedern. Verschiedene Bewohner der Seegemeinden, die unserer Meinung waren, wagten indessen leider aus Furcht vor den mächtigen Befürwortern nicht beizutreten. Wer am Brienzersee gegen diese Straße war, galt eben vielerorts als halber Landesverräter, und man war nicht zimperlich in den Einschüchterungsmaßnahmen!

Heute geht die Mitgliederzahl der Arbeitsgemeinschaft in die Hunderte, und es zählen dazu Namen, die in der ganzen Schweiz einen guten Klang haben. — Wir betonen immer wieder, daß das Schicksal einer Landschaft von nationaler Bedeutung eben wirklich die ganze Nation angeht.

Laut gedacht

Zeug hielt. Die Krise lag uns noch in den Knochen und keiner wußte, ob sie nicht bald zurückkehren würde.

Mein Freund bildete sich nebenbei weiter aus, wurde Buchhalter, Prokurist – und eröffnete 1950 ein eigenes kleines Treuhandbüro. Zwei Jahre vorher hatte er geheiratet. Als er sein Geschäft eröffnete, war der Junge mit dem giftgrünen Hemd ein Jahr alt und die Mutter bestimmte noch sein Tenue.

Wir verloren uns beinahe aus den Augen. Nur alle fünf Jahre sahen wir uns, an den Zusammenkünften unserer Aktivdienst-Einheit. «Das leiste ich mir noch», erklärte jeweils der Treuhandbüro-Inhaber. «Aber sonst reicht es mir zu nichts. Nicht einmal den Hochzeitstag kann ich mehr mit meiner Frau feiern. Das Geschäft frißt mich auf.»

Er sagte das resigniert und stolz zugleich. Denn sein Unternehmen wuchs. Vor drei Jahren hatte er gegen dreißig Angestellte. «Noch ein paar Jährchen, und dann kann ich mir einen Geschäftsleiter leisten. Dann werde ich es gemütlicher nehmen. Mein Sohn soll es besser haben als ich. Der ist jetzt im Gymnasium, dann wird er Ius studieren und eines Tages die ganze Sache übernehmen.»

Und vor einigen Wochen hat er mir jetzt telephoniert und mich gebeten, doch einmal mit seinem Sohn zu reden. Er komme mit ihm nicht mehr zu Rande. Der nehme an Vietnam-Demonstrationen teil, sei, obzwar intelligent, ein «Minimalist» geworden, das heißt, einer, der nicht mehr arbeite als gerade nötig sei, um knapp die Matur zu bestehen, mache sich über die Lehrer lustig, habe sich jetzt diese Gammler-Mähne zugelegt, und wenn man ihm ins Gewissen rede, begehre der Bursche auf, daß es nicht mehr schön sei. Einmal habe er ihm in gerechtem Zorn eine verabreicht, darauf sei der Junge drei Tage und drei Nächte einfach weggeblieben, und er, der Vater, habe sich fast hintersinnet vor Angst, der Sohn könnte sich etwas antun. Das komme doch jetzt recht oft vor. Dabei habe er jetzt

Laut gedacht

zwanzig Jahre für den Buben gearbeitet. Offenbar sei es für die Katze gewesen.

Es ist ein langes Gespräch geworden. Es begann nach dem Besuch eines «harten» Filmes. Zwei Stunden danach, die vor allem schweigend verbracht wurden, brach es plötzlich aus dem Jungen los: Geldverdiener seien wir. Auf die Automarke, komfortable Wohnungseinrichtungen, tolle Schalen, Fernsehapparate und aufwendige Ferienreisen komme es uns an. Bluffer seien wir, die es nur aufs Äußere abgesehen hätten. Vornehm ausgehen, opulent tafeln mit Freunden und Geschäftspartnern, teuren Schmuck für die vernachlässigte Gattin und jedes Jahr einen vieltausendfränkigen Nerzmantel, und dem Jungen fromme Sprüche vom Ernst des Lebens und vom Segen der Arbeit und sonst nichts. Derweil in Vietnam Kinder und Frauen verbrannt würden und zwei Drittel der Menschheit hungerten. Heuchler seien wir, Materialisten, ohne Ideale. Das mache er nicht mit, nie und nimmer.

Der Ausbruch, ich fühlte es, war echt. Der Protest in diesem Fall kein Scheinprotest. Ich erzählte ihm dann von den dreißiger Jahren, von der Krise, von Hitler, von den Konzentrationslagern und der Flüchtlingsnot, von der Arbeitslosigkeit, von den Jahren des Aktivdienstes, von der Sorge um das tägliche Brot, die ihnen, den Jungen, völlig fremd sei. Ich verteidigte uns nicht. Ich sagte nur, wie es gewesen war und wie es gekommen sei, daß für uns das Materielle tatsächlich wichtig, mit der Zeit vielleicht zu wichtig geworden sei.

Einmal sagte der Junge: «Das hat mir mein Vater nie erzählt. Er hatte keine Zeit für mich.»

Und ich frage mich, wie denn unter solchen Umständen, ein Kind seinen Vater anders sehen soll als einen Geldverdiener und Materialisten. Und ich frage mich weiter, ob wir uns nicht vor allem über uns selbst und erst dann über unsere Kinder wundern sollten. ■

Reise – rase

Ein schwerwiegender Vorwurf

Die Behebung der Verkehrsmisere sei dringend, man müsse auf dem linken Ufer so schnell als möglich mit Bauen anfangen . . . durch unsere Bemühungen würden wir die Sanierung der unhaltbaren Verkehrsverhältnisse verzögern. — Mit diesem Vorwurf müßten wir uns auseinandersetzen, und wir meinen: Könnte nicht auf dem rechten Ufer die Nationalstraße etappenweise gebaut werden? Die schwierigsten Engpässe und die am meisten durch Lawinen gefährdeten Strecken müßten primär in Angriff genommen werden, so daß eine Entlastung bald spürbar wäre. Die linksufrige Straße dagegen würde doch wohl erst nach ihrer Fertigstellung eine Entlastung bringen, und erst noch keine von Dauer. — Der Vorwurf, durch uns müßten die Bewohner des rechten Ufers länger unter dem Durchgangsverkehr leiden, fällt auf die Befürworter der linksufrigen Straße zurück.

Obwohl die Befürworter der linksufrigen Brienzerseestraße beteuerten, wir kämen zu spät, zeigten sie sich durch unsere Argumente doch recht beunruhigt. Den Vorstoß aus dem Oberland selber konnte man nun nicht als «unberufene Einmischung» abtun. Besonders empfindlich reagierte der UTB selber. An seiner Generalversammlung vor einigen Monaten entspann sich eine lebhafte Diskussion, in welcher der Präsident in vehementen Worten das Projekt verteidigte, das er nach den Statuten seines Verbandes wohl eher hätte bekämpfen müssen. Auf die Frage, was man zu tun gedenke, wenn das Fassungsvermögen der Linksufrigen eben doch nicht ausreiche, blieb man uns die Antwort schuldig. — «Wir sind doch keine Propheten!» sagte man.

Der Präsident des Schweizer Naturschutzes hat mir früher einmal erklärt, man sollte ein Projekt für eine rechtsufrige N8 ausarbeiten, um ehr- und redlich vergleichen zu können; dazu aber hatte der Naturschutz das Geld nicht. Und so blieb es also bei liebenswürdigen Worten. — Könnte man dieses Geld für ein Projekt nicht vielleicht mit Schoggitalern oder bei der SEVA bekommen?

Auf verlorenem Posten?

Unser Hauptkampf gilt heute dem Achselzucken, der Resignation. Aber gerade die grimmige Reaktion auf der Gegenseite zeigt uns, daß wir nicht zu spät sind, ja daß unsere Opposition zu früh kam, so früh nämlich, daß die Gefahr besteht, das linksufrige Projekt könnte im letzten Augenblick doch noch einer objektiven Planung zum Opfer fallen.

Der Baubeginn für die linksufrige Straße ist auf 1970 festgesetzt. Soll das verhindert werden, so müßte der Bundesrat auf seinen Beschluß zurückkommen. Das wäre gewiß eine einmalige Situation. Aber einmalig ist auch, daß sich so deutlich nationale gegen lokale Interessen stellen.

Und: wir glauben einfach daran, daß immer mehr Schweizer ihre Verantwortung erkennen, weil sie einsehen, daß die Rücksichtslosigkeit gegenüber der Natur unseren Kindern und Kindeskindern einmal den schwersten Schaden bringen könnte. ■