

Bergbahnen

Autor(en): **Börlin, G. / Sarasin, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **6 (1911)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-170852>

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.

Bergbahnen.

Die erfolgte Konzessionsbewilligung einer Bahn von Brig über Eggishorn nach dem Märjensee, die wahrscheinliche Bewilligung von Bahnen auf den Moléson, von Meiringen über Rüti, Frutt, Engstlen, Jochpaß und Trübsee nach Engelberg, und von Chur über Lenzerheide, Tiefenkastral, Oberhalbstein nach Bivio, welche auf den Traktanden der soeben begonnenen Session der Bundesversammlung 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 Verderbliche eines Systems einsehen, das bald kein berühmtes Hochtal, keinen häufig besuchten Aussichtsgipfel unberührt lassen wird. Keine der genannten Bahnen entspricht einem volkswirtschaftlichen Bedürfnisse, alle verunstalten durch die oberirdische elektrische Stromleitung noch mehr als durch den Bahnkörper Alpenlandschaften, die zu den schönsten zählen. Gebiete welche bisher den Naturfreund zur Begeisterung und Heimatliebe entzachten, Gegenden, die der Ruhebedürftige aufsuchte, werden teils jetzt schon und sicher künftighin 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, welche tiefgreifende Ueberraschungen aus solchen Zuständen entstehen können, und daß die immer drohende Gefahr es unseren hohen Räten zur Pflicht macht, unsere Berge durch eine entschiedenere Haltung 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 erteilt werden.

Man möge Grindelwald als Beispiel 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 Kl. Scheidegg vollständig verunstaltet, namentlich aber seit dem Hinzutreten des weithin sichtbaren Tracés und der Leitungsdrähte der ersten Partie der Jungfraubahn, welche zur Folge hatte, daß das ganze Scheidegggebiet heute mit einem Netze von Drähten überspannt ist. Man bedenke wie die Gegend weiter leiden wird durch die bereits bewilligte Bahn über die Große Scheidegg 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-Veranügnungs-Etablissements erinnert. Im fernern müssen die schon vor Jahren eingereichten Konzessionsgesuche erwähnt werden: einer Jungfraubahn vom Rottal her, einer Eigerbahn, einer Bäregg-Jäsenbergbahn und endlich die kürzlich bestätigte Konzession einer Schwebebahn vom Bahnhof Grindelwald zur Ofni beim Hotel Victoria, welche trotz gegebener Beruhigung diesen Teil des Dorfes noch weiter verunzieren wird.

Wie weit die Seuche vorgeschritten ist, erhellt ferner aus dem Beispiel von Montreux und Umgebung, wo wir auf einem kleinen Gebiet folgende Bahnen finden: Drahtseilbahn Territet-Glion, Zahnradbahn Montreux-Glion-Caux-Jaman-Rochers de Naye, die Montreux-Oberländerbahn über Chamby-Les Avants, eine häßliche Drahtseilbahn von Les Avants nach Sonloup mitten durch die Narzissenfelder, die zwei Gipfelbahnen auf den Pélerin und die Pleiaden. In etwas größerer Entfernung drohen bereits nord-westlich die Molésonbahn und süd-östlich die bereits angefochtene Diableretsbahn. Von Montreux selbst wird eine zweite Verbindung mit Caux über le Brochet im schattigen Tal der Verave und zum gegenüberliegenden Wiesenplateau des Sonchoux, 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, häufen 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, Tiefenkastral und Oberhalbstein nach Bivio aufs lebhafteste 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 Forderungen gegenüber nicht taub sind. Solchen Forderungen 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 Heimatschutz und dem Naturschutz Veranlassung gegeben, unsere hohen Behörden aufzufordern, die Nichtwünschbarkeit weiterer Konzessionen festzulegen. Bei Gelegenheit der Behandlung des neuesten Bahnprojektes, der bereits erwähnten Bahn von Montreux nach dem Sonchoux, wurde dem Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes eine Eingabe eingereicht, welche wir hiemit zur Veröffentlichung bringen. Sie lautet:

An den

Herrn Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes
Herrn Bundesrat Sorrer.

Hochgeachteter Herr Bundesrat!

Es ist den Unterzeichneten zur Kenntnis gekommen, daß bei dem hohen Eidg. Post- und Eisenbahndepartement das Gesuch um Konzession für eine Zahnradbahn von Glion über Brochet nach Sonchoux und eine Verbindung von Brochet nach Caux eingereicht worden sei, infolgedessen die Unterzeichneten sich im Namen des Natur- und Heimatschutzes 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 Herren 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 wehevoller Orte unserem höchsten Besitze, nämlich der Hochgebirgswelt, Schaden gebracht haben. Oder wer wollte sich unterfangen, die Schienenstränge eines Briener Rothorn, einer Schynige Platte, eines Stanserhorn, eines Monte Generoso, der Arth-Rigibahn, der Diablerets und noch manche andere als wirtschaftlich bedeutungsvoll, als ethisch gerechtfertigt 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 entgegenzurufen und der Nachwelt noch jene geheimnisvollen Schönheiten, jenen Jungbrunnen des Körpers und des Geistes unverderbt zu erhalten. Wird diese einst die ihr von uns überlieferten Güter verschleudern, so soll sie dann doch nicht leugnen dürfen, daß wir weiter gesehen und tiefer empfunden haben als sie. Aber vielleicht wird sie es uns Dank wissen, daß wir einem Vandalismus entgegengetreten sind, welchen keine gereifte Bildung, zu der wir doch die 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 Hinblick auf die schon bestehende Bergbahn von Montreux nach Rochers de Naye die Wünschbarkeit einer ihr soviel als parallel laufenden Bahn nach Brochet-Sonchoux verneinen, und durch Abweisung des Konzessionsgesuches nicht nur ein Stück der lieblichsten Alpennatur, welches über dem blauen Spiegel des Genfersees 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 verhelfen.

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

Basel, den 30. Mai 1911.

Im Namen des Vorstandes der
Schweiz. Vereinigung für Heimatschutz:
Dr. G. Börlin,
S. Otto.

Im Namen
der Schweiz. Naturschutzkommission:
Paul Sarasin,
Präsident.

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 Heimatschutzes und der Naturschutzkommission verantwortlich, während die Einleitung subjektiven Charakter trägt und lediglich in der Presse unsern Standpunkt an bestimmten Beispielen erläutern wollte. Nur 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 Feind; in Solothurn sollen beide zu Worte kommen und die Richtlinien, die dort gezogen werden, mögen für unsere Arbeit maßgebend sein.

Die Redaktion des „Heimatschutz“.