Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 53 (1958)
Heft: 3-4-de

Artikel: Die "Corvatschbahn"
Autor: Laur, Ernst
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-173663

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: 20.07.2025

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

um ein historisches Bauwerk unseres Landes, der mit solcher Leidenschaft geführt worden wäre. Er dauerte ein volles Jahrzehnt. Mit einer Klarheit sondergleichen zeigten und sagten die Einsichtigen der Bürgerschaft, was sie zu zerstören sich anschickte. 80 000 Franken, eine für die damalige Zeit unerhörte Summe, wurden für die Erneuerung des Turmes und für die Anlage von Durchgängen freiwillig gezeichnet. Doch alles nützte nichts. Am 15. Dezember 1864 beschloß die von politischer Leidenschaft zerrissene Gemeindeversammlung mit *vier* Stimmen Mehr (411 : 415), den Turm abzubrechen. Das gewaltige Haupt Christoffels und seine Füße kann man heute noch im historischen Museum der Stadt Bern besichtigen. «Den in Silber gefaßten Daumen des Riesen schenkte Dr. von Fellenberg der Zunft zur Schmieden . . . als Becher!» Heute weiß man in Bern längst, daß man damals eine kulturelle Barbarei begangen hat. Schmerz und Reue sind noch jetzt nicht zur Ruhe gekommen. Im Jahre 1937 veröffentlichte der Berner Stadtschreiber und Stadtarchivar Dr. H. Markwalder unter dem Titel ‚Der Kampf um den Christoffelturm' eine reichdokumentierte Studie über diesen dramatischen Ausschnitt aus der Baugeschichte der Stadt Bern. Wenn irgendwo in einer Schweizer Stadt wieder ein großes Baudenkmal in Gefahr geraten sollte, muß man sich diese Schrift kommen lassen; sie ist eine wahre Fundgrube von Erkenntnissen und hoffentlich heilsamen Warnungen.

Das St.-Galler Kaufhaus kommt dem gefällten Berner Wahrzeichen an Bedeutung sicherlich nicht gleich. Die Gewissensfrage, vor welcher die Stimmbürger standen, war also nicht so schwer. Umso herzlicher darf der Heimatschutz sich freuen, daß die kleine Mehrheit diesmal auf der nach seiner Meinung richtigen Seite stand.

E. L.

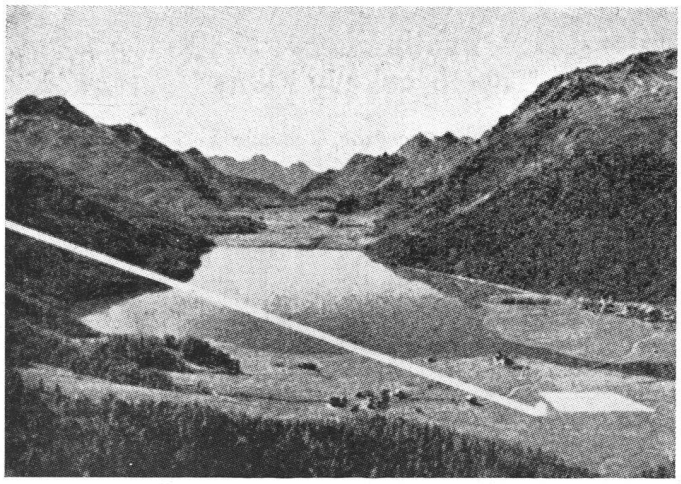
Die «Corvatschbahn»

In gewissen Zeitungen wurde die Frage gestellt, warum der Heimatschutz zum ‚Ausverkauf der Heimat' am Corvatsch schweige, ob es ihm am nötigen Mut fehle? Wer die nachfolgenden Darlegungen liest, wird erkennen, daß wir auch hier die Tatsachen unerschrocken ins Auge fassen, aber *alle* Tatsachen, nicht nur diejenigen, die uns von vorneherein angenehm sind. Wir haben es auch am Spöl so gehalten.

Eine Klarstellung

Neben dem Abstimmungsgetöse im Unterengadin erhob sich über Nacht auch über dem obersten Teil des Tales ein Lärm, der bald ins Unterland und in aller Ohren drang. Es sei geplant, mit ausländischem Geld, auf den Piz Corvatsch eine Schwebebahn zu bauen und damit nicht nur ihn, sondern auch das friedliche Gelände am Silvaplanersee zum Rummelplatz zu machen. Die nachfolgenden Bilder waren die in die Augen der Zeitungsleser geschleuderten Blitze, denen der Donner der empörten Begleitworte unmittelbar nachfolgte.

Da der Heimatschutz für kein anderes Bergtal unserer Alpen so viel getan hat, wie gerade für das Oberengadin – man denke an seine entscheidende Mithilfe bei der Rettung des Silsersees, an den Schutz des Fextales, den Kauf der Gletschermühlen von Maloja, an den mit Hilfe seiner Gesinnungsfreunde in der Vereinigung ‚Pro Lej da Segl' (Präsident alt Reg.-Rat Dr. Robert Ganzoni, Celerina) erreichten Schutz der Ufer aller Oberengadiner Seen – ist es verständlich, daß auch wir vor den diese Hiobsbotschaft begleitenden Bildern erschraken und uns nur wunderten, daß wir vom Engadiner Heimatschutz keine warnende Nachricht erhalten hatten. Wir taten daher, was unserem erprobten Brauche entspricht: wir



Mit den beiden obenstehenden irreführenden Bildern wurde im Sommer 1958 der Kampf gegen die ‚Corvatsch-Bahn' in der Presse eröffnet (Reproduktion nach Zeitungsausschnitten). Parkplatz und Endstation sind mitten in die Inn-Ebene verlegt, die Mittelstation auf die Fuorcla Surlej. Die dicken weißen Striche halfen mit, die Öffentlichkeit zu alarmieren.

Die folgenden Bilder zeigen, was wirklich geplant ist.

Bild Seite 101 oben: Der Kreis bezeichnet den Ort der Talstation. Die Kreuze geben die Stellen an, wo die, natürlich nicht weiß gestrichenen, Masten hinkämen. Die beiden oberen Kreise markieren die Mittel- und Endstation.

Bild Seite 101 unten: Ort der Talstation am Waldrand oberhalb von Surlej. Der Talboden des Engadins und der Silvaplanersee liegen, hier unsichtbar, links unten und hinter dem bewaldeten Felsrücken oberhalb des Wohnhauses (vgl. oberes Bild).

gingen an Ort und Stelle, um den Deckel abzuheben und zu schauen, was sich unter ihm verberge.

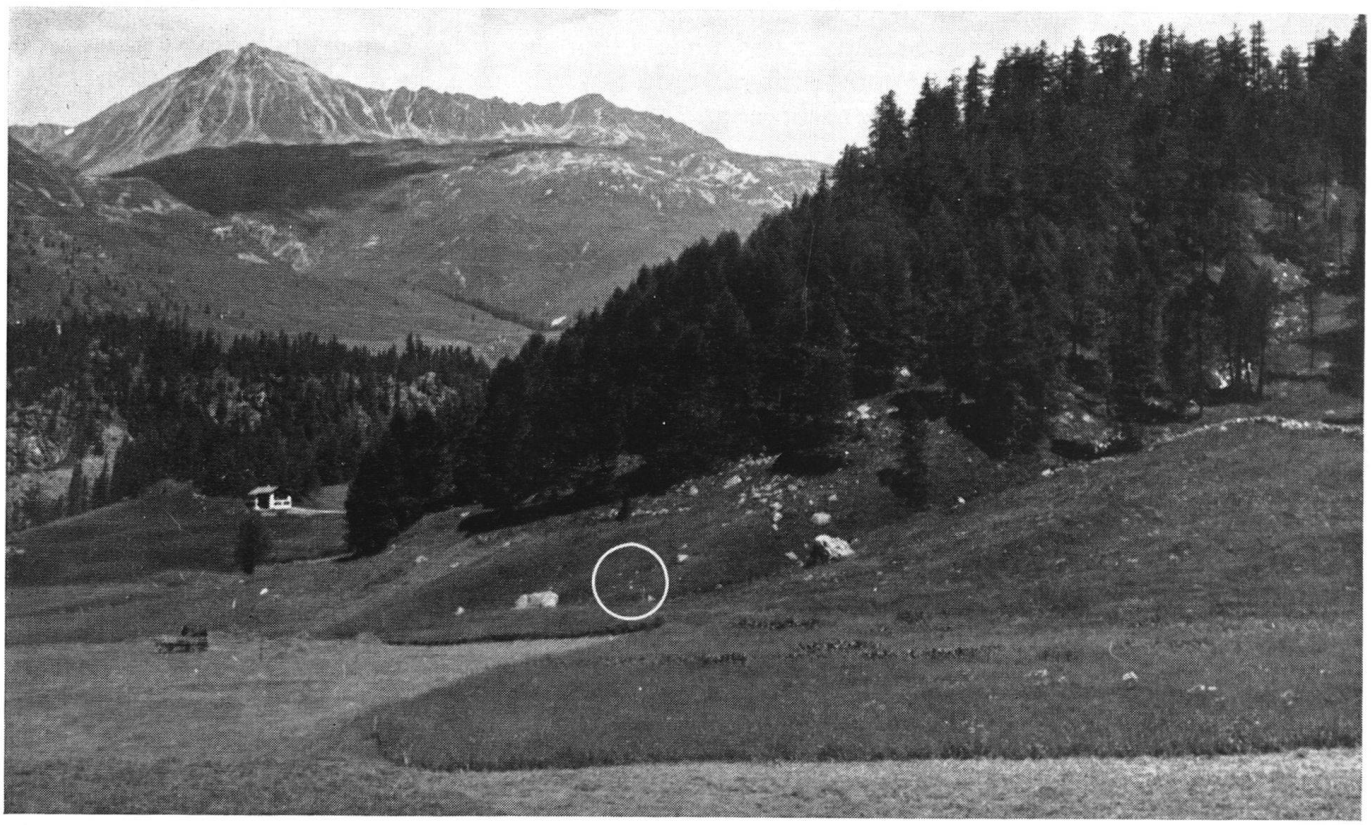
Die nachfolgende Darstellung stützt sich auf Dokumente, auf die Verhandlungen im Vorstand und an der Generalversammlung der ‚Pro Lej da Segl', denen wir beiwohnten, auf die Berichte unserer Bündner Vertrauensmänner, Gespräche mit den Freunden und Gegnern des Bahnbaues und schließlich auf den eigenen Augenschein.

Das erste, was man bei einer solchen Klarstellung redlicherweise zu tun hat, ist, daß man sich das Konzessionsgesuch ansieht. Das Initiativkomitee hat es uns übergeben, desgleichen die Pläne und Bilder, die ihm beigegeben sind und von denen wir die wichtigsten in diesem Heft zeigen. Mit uns wird der Leser auf den ersten Blick erkennen, daß zwischen den in die Presse geworfenen ‚Alarmbildern' und den dokumentarischen Aufnahmen ein auffallender Widerspruch besteht.

Auf den ersten sieht man mitten in der Ebene von Silvaplana einen einem Flugfeld gleichenden Betonplatz von dem hoch durch die blaue Luft des Engadins und das Landschaftsbild brutal zerschneidend die Schwebebahn . . . auf die weltbekannte Fuorcla-Surlej und von dort, wiederum im freien Horizont bis hinauf zum Piz Murtel führt.

Auf den Bildern, die wir selber zeigen, erkennt man die Wahrheit. Nicht im Talboden, sondern in einer erhöhten Mulde am Waldrand oberhalb Surlej würden die Talstation und die Abstellplätze für die anfahrenden Wagen eingerichtet. Zwei Eisenträger wären nötig, um die Kabinen über die Waldgrenze hinauf und dann auf fünf weiteren Stützen zur Mittelstation am unteren Ende des Murtelgrates zu führen (2700 m). Von da genügte ein weiterer Mast, um die Bergstation auf dem oberen Murtelgrat (3290 m) zu erreichen. Die Mittelstation befände sich zwar ungefähr in gleicher Höhe wie die Fuorcla Surlej, jedoch etwa eine halbe Wegstunde von ihr entfernt; auf den ‚Corvatsch' ist überhaupt keine Bahn geplant, nicht einmal seinen Vorgipfel, den Piz Murtel, würde sie erreichen. Es muß daher mißtrauisch stimmen, wenn das ‚Schweizervolk' beschworen wird, es möge nicht zulassen, daß der Piz Corvatsch zu einem ‚Tummel- und Rummelplatz der Masse' entwürdigt werde. Wer will diese Bahn bauen und was erhofft man von ihr? Auch hierüber gab der Aufruf, der die beiden oben gezeigten Bilder begleitete, eine irreführende Erklärung: «Ein steinreicher griechischer Reedereibesitzer wolle unsere Heimat als Werkzeug seiner persönlichen Spielereien mißbrauchen. Dem Diktat dieses millionenschweren Bauherren habe sich die Gemeinde Silvaplana nicht entziehen können.»

Die Wirklichkeit sieht so aus: Der Plan, das einzigartige Wander- und Skigebiet



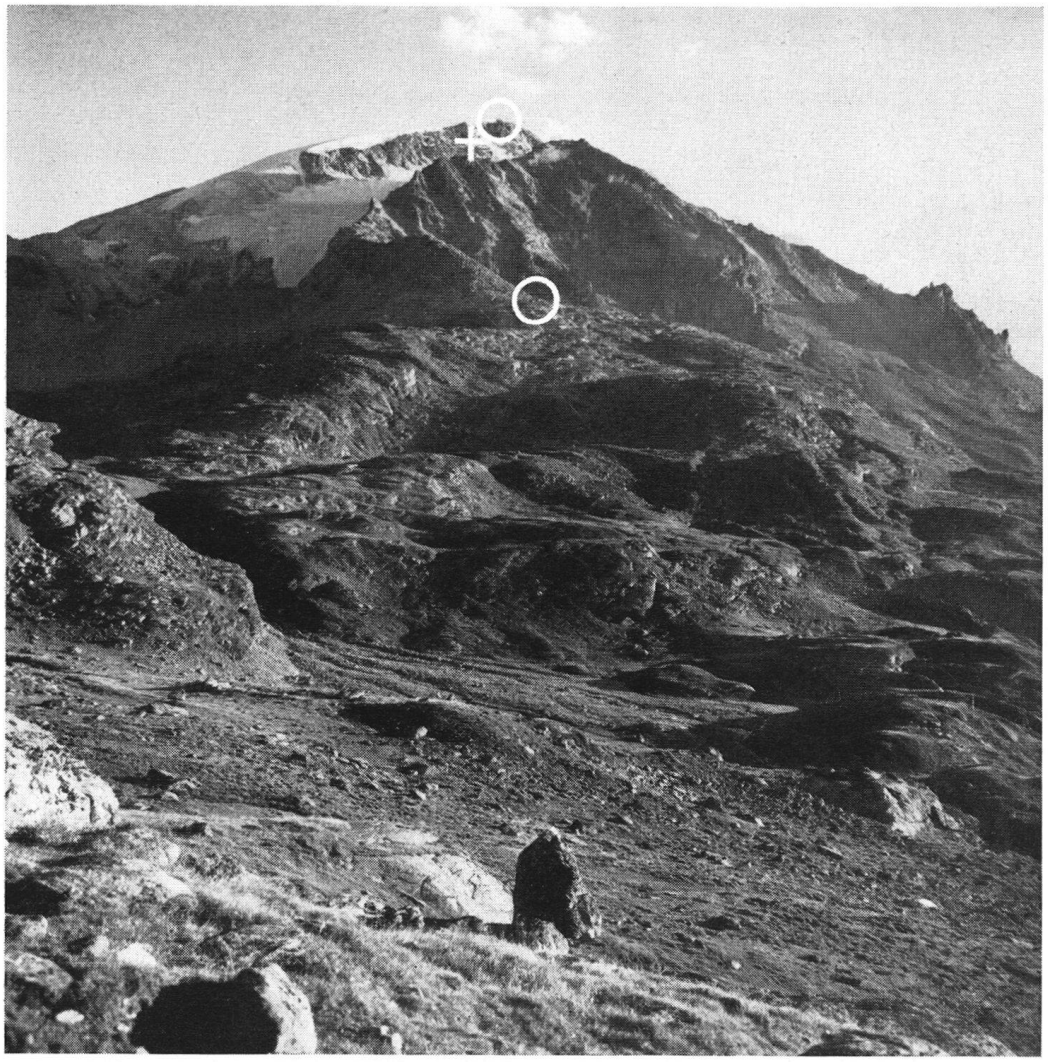
rund um das Corvatschmassiv den Gästen des Oberengadins leichter zugänglich zu machen, ist ein Vierteljahrhundert alt. Er entstand also zu einer Zeit, da der ‚millionenschwere Reeder Niarchos' das Engadin überhaupt noch nie betreten hatte. Die Oberengadiner selber, an ihrer Spitze Oberst Hans Bon sel., faßten den Gedanken, denn sie schauten täglich an den Berg hinauf, wußten wie herrlich es auf seinen Höhen und Flanken ist und überdies spürten sie vom Morgen bis zum Abend, wo sie der Schuh drückte, der eigene Schuh, nicht der goldene Absatz des ihnen unbekannten Herrn Niarchos. Denn das Fremdenleben im Oberengadin nahm seit Jahren eine eigentümliche Entwicklung. Einst war das Tal das Dorado der wandernden Sommergäste, später strömten auch die Wintergäste ins Tal. Sie entscheiden heute darüber, ob das Engadiner Gastgewerbe lebt oder stirbt. Zugleich wandelte sich der Skisport von Grund auf. Die Technik stellte sich in seinen Dienst; auf der ganzen Welt, überall wo winterliche Berge sich erheben, baute sie ihm Bahnen, Lifte und schwebende Gondeln und hat damit die lichten, sonnenumfluteten Höhen allgemein zugänglich gemacht. Gewiß, ‚schön' sind diese Bahnen allesamt nicht. Doch ohne sie wäre unser winterliches Städterleben noch vernebelter und ungesunder. Das sollten auch wir anerkennen. Um dieser neuen Art des Skifahrens zu entsprechen, hat St. Moritz seine Corvigliabahn mit ihren Verzweigungen in den oberen Regionen gebaut. Aber sie führt über die Südhänge, an denen die Sonne oft schon lange vor Winterende den Schnee erbarmungslos wegschmilzt. Immerhin, mit ihr hat die Metropole des Tales ihr Winterleben gerettet. In den letzten Jahren hat sie mit der Diavolezzabahn einen neuen Trumpf in die Hand bekommen. Doch das eigentliche Engadiner ‚Parsenngebiet', das weite, der Mittagssonne abgewendete Bergland auf der andern Talseite, die Gletscher und Weiden an den Flanken des Corvatschmassives blieben verschlossen. Nur die immer seltener werdenden sogenannten Tourenfahrer, also die willensstarken Berggänger, welche die Mühe eines stundenlangen Aufstieges nicht scheuen, um einen lockenden Gipfel zu erreichen, zogen auf den tief verschneiten Höhen bis weit in den Frühling hinein ihre einsamen Spuren.

Eigentlich unerfreulich ist die Entwicklung in den Orten des obersten Engadins zwischen St. Moritz und Maloja. Für sie ist der Winter heute, im Gegensatz zu früher, zur toten Zeit geworden. Wir nennen die Zahlen der im letzten Jahre erreichten Übernachtungen:

	Sommer	Winter	Verhältnis zu den Sommergästen
St. Moritz	237 945	303 850	+ 28 %
Silvaplana	37 065	18 263	— 51 %
Sils	82 574	16 919	— 80 %

Die Unterschiede springen in die Augen. Maloja führt überhaupt keine Winterstatistik mehr. Aber auch in Sils müssen die größeren Häuser heute im Winter schließen, alterworbene Familienvermögen gehen verloren, denn in der kurzen Sommerzeit ist kein komfortables Hotel im Hochgebirge mehr über Wasser zu halten. Ehedem war Sils im Winter ebenso stark besucht wie im Sommer. Nunmehr sind die Wintergäste nach den Orten abgewandert, deren Skigebiete durch Bahnen erschlossen sind. Für Silvaplana trügt die Statistik. Nur weil dort ein deutsches Haus eröffnet wurde, das im Sinne von ‚Kraft durch Freude' geschlossene Reisegesellschaften aus dem Ruhrgebiet zuführt, ging die Zahl der Übernachtungen von 6278 im Winter 1955/1956 plötzlich auf 18 263 hinauf. Aber mit dieser deutschen Enklave ist dem alteingesessenen Gastgewerbe des Dorfes nicht geholfen.

Es ist begreiflich, daß die Ferienorte des obersten Engadin sich seit Jahren bemühten, das Skiparadies, zu dessen Füßen sie sitzen, leicht und allgemein zugäng-



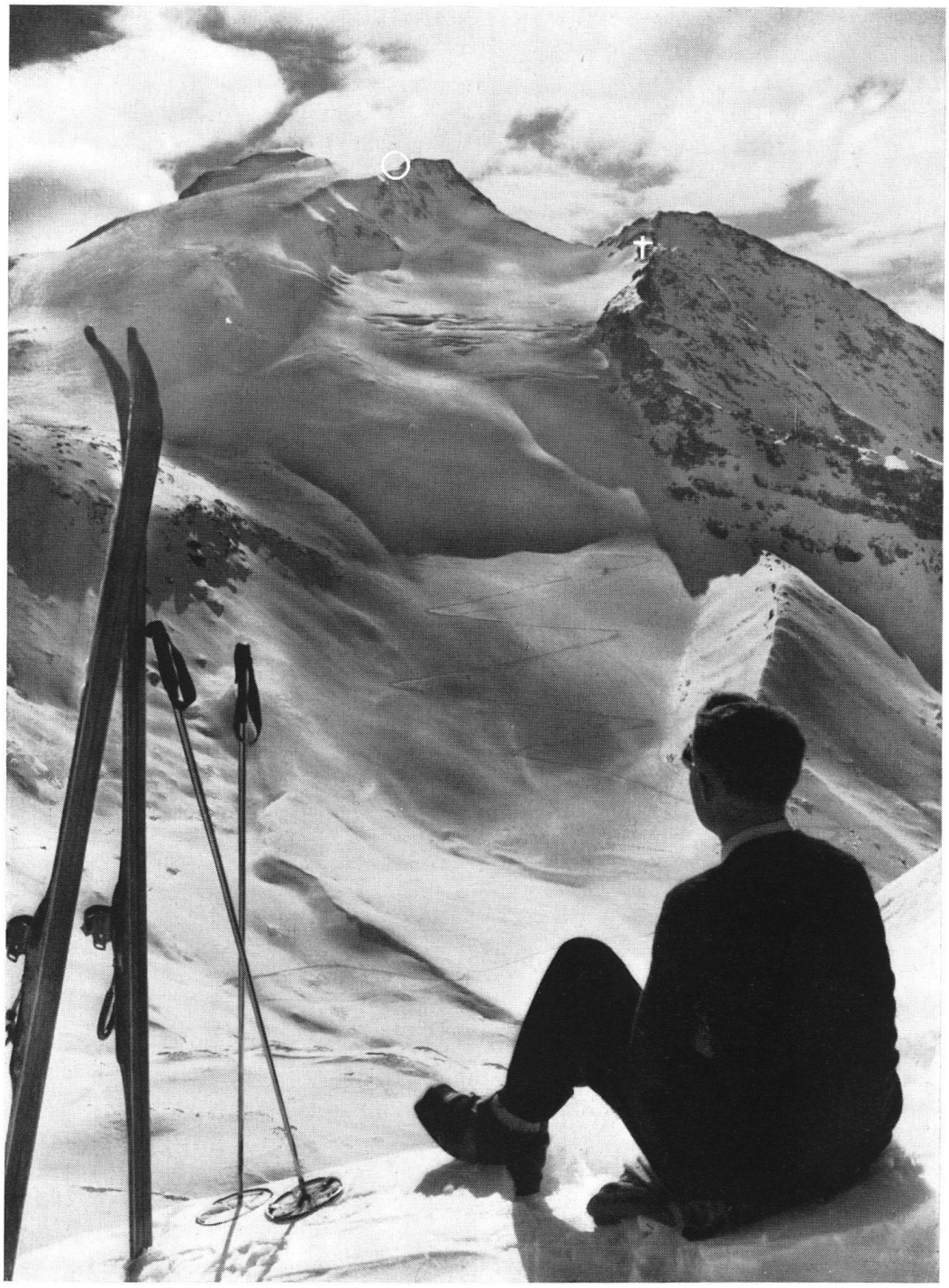
Der untere Kreis deutet die Mittelstation an, der obere die Endstation auf dem Murtelgrat. Das Kreuz auf dem Vordergrat zeigt die Stelle, wo der einzige Tragmast des oberen Bahnabschnittes hinkäme. Links, außerhalb des Bildrandes, die Fuorcla Surlej.

lich zu machen. Daher der lang gehegte Plan einer Schwebebahn ins Corvatschmassiv. Die an der wirtschaftlichen Kampffront stehenden Einheimischen waren und sind fest überzeugt, daß durch die Corvatschbahn auch ihre Dörfer sich wieder mit Wintergästen füllen würden. Die Wahrscheinlichkeit spricht dafür – ein sicherer Beweis läßt sich nicht erbringen – der Gegenbeweis allerdings noch viel weniger. So hofften alle längst auf den rettenden Bahnbau – nur eines fehlte: das Geld! Wer nichts hat bekommt nichts und weil er nichts bekommt . . . hat er nichts, man kennt den Kreislauf nur allzugut.

Und hier nun trat der sagenhafte ‚reiche Grieche' tatsächlich in Erscheinung. Stavros Niarchos, der Schwager und Partner des weltbekannten Großreeders A. S. Onassis hat seit Jahren seine Winterresidenz in St. Moritz und ist dort zum begeisterten Skiläufer geworden. Bald entdeckte auch er, daß das herrlichste Skigebiet des Engadins auf und um den Piz Corvatsch liegt, hörte von den Schwebebahnplänen und eines Tages bot er seine Hilfe zu deren Verwirklichung an. Er machte folgendes Angebot:

Baukosten nach Voranschlag Fr. 4 150 000.—.

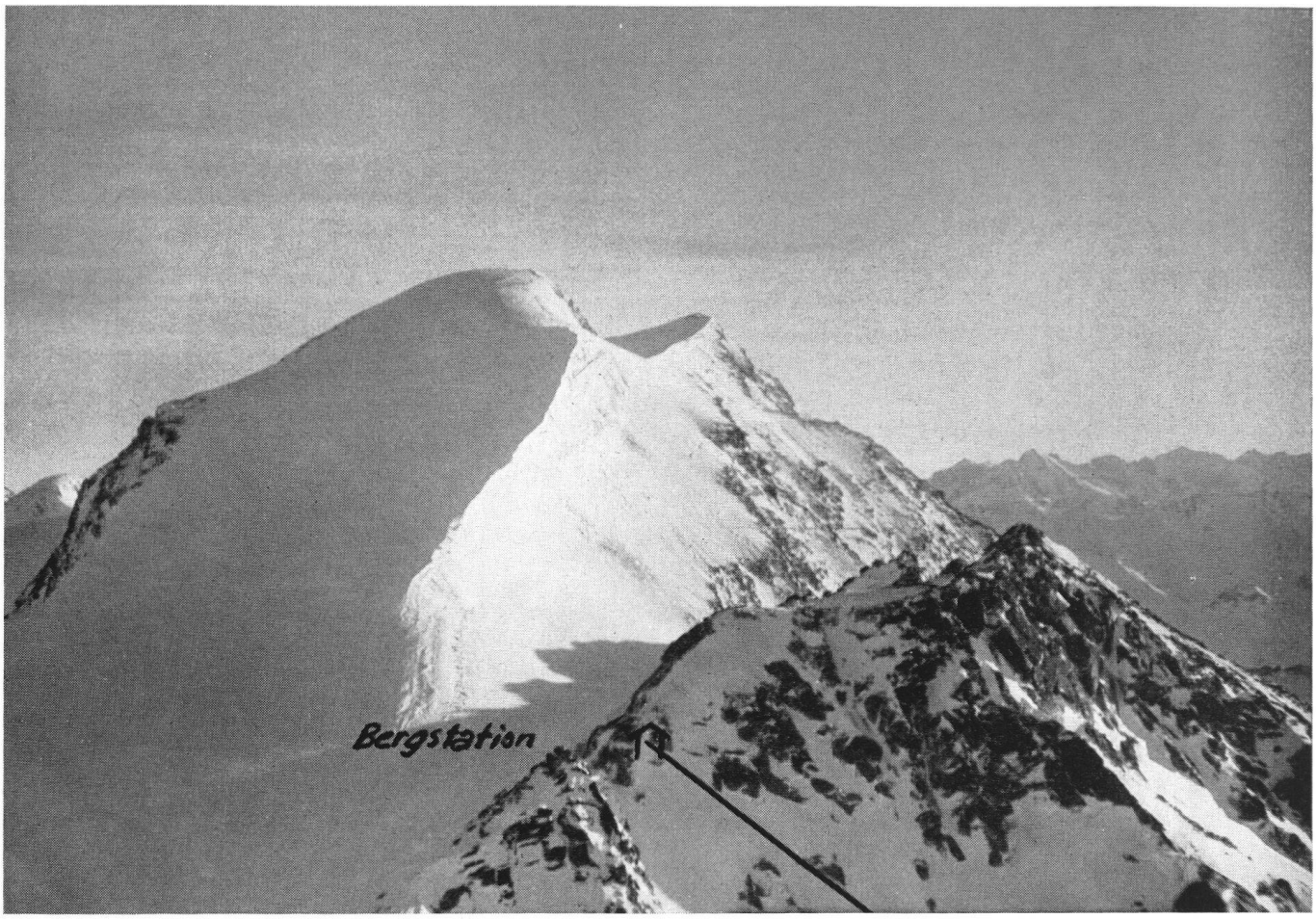
Deckung:	I. Hypothek (Banken)	Fr. 1 750 000.—
	Aktienkapital	Fr. 2 400 000.—
		Fr. 4 150 000.—.



Blick auf das winterliche Gletschergebiet des Corvatsch-Massives. Beim Kreuz rechts ist der oberste Tragmast vorgesehen. Der Kreis deutet die Bergstation an.

Dieses Aktienkapital sei im Engadin und in der übrigen Schweiz zur Zeichnung aufzulegen. Die Einheimischen und Schweizer haben den Vortritt. Wenn sie alle Aktien zeichnen, begehre Niarchos keine für sich, andernfalls übernehme er den nicht beanspruchten Rest. Mit anderen Worten: Niarchos gibt eine persönliche Garantie für die vollständige Unterbringung des Aktienkapitals, das ist ‚das Diktat des millionenschweren Bauherrn'.

Diese Darstellung haben wir von Engadiner Persönlichkeiten erhalten, die erklären, sowohl die Verträge als auch Herrn Niarchos genau zu kennen. Sie verwahren sich einmütig gegen die unrichtigen Darstellungen, die in der Presse erschienen sind. Herr Niarchos selbst hat seither die Erklärung abgegeben, daß er



Die Bergstation; darüber die Schneepyramide des Piz Murtel.

von seinem Angebot zurücktreten werde, wenn es sich ergeben sollte, daß das Oberengadin den Bau der Bahn nicht wünsche.

Wer ist es nun aber, der die Behörden um die Bewilligung zum Bau der Bahn ersucht? Kurz gesagt: das ganze Oberengadin! Die Einwohner- und Bürgergemeinden von Maloja, Sils, Silvaplana, Champfèr, St. Moritz und Samedan, die Kur- und Verkehrsvereine, die Hoteliers, die Skiklubs und Skischulen des Engadins, die Handel- und Gewerbetreibenden. Sie alle haben durch ihre Präsidenten das Konzessionsgesuch handschriftlich unterzeichnet mit lauter Namen von bestem Klang. Einmal mehr stehen wir somit vor der Tatsache, daß Engadiner Gemeinden quasi einmütig durch ein wirtschaftliches Unternehmen sich selber helfen wollen, daß man ihnen jedoch vom Unterland her in den Arm fällt und sie zwingen will, die ihnen von der Natur gebotenen Möglichkeiten brach liegen zu lassen. Im Unterengadin waren es die Wasserkräfte – hier ist es ein des Weltruhmes sicheres Ski- und Wandergebiet, dessen Nutzung man ihnen verwehren möchte.

Doch nun, wer sind die Gegner, die mit ihren Alarmrufen die öffentliche Meinung des ganzen Landes gegen den Bahnbau aufzubringen versuchen? Wir fühlen uns verpflichtet, zu sagen, was wir wissen. Auf dem jetzt noch stillen und idyllischen Wiesengelände jenseits des Inn bei Surlej, also im Gebiet, wo die Talstation der Bahn und die Parkplätze gebaut würden, besitzen einige ‚Unterländer' ihre Sommerhäuser. Dort suchten sie bis jetzt ihre Ferienruhe und glaubten sich sicher vor jedem lärmenden Einbruch der Welt. Es ist menschlich verständlich, daß nur schon der Gedanke, es könnte in ihrer Nähe eine ‚Corvatschbahn' gebaut werden, sie alarmieren mußte. Doch erwünscht wäre es gewesen, wenn sie sichtbar hervor-

getreten wären und sich vereint für ihre persönlichen Interessen gewehrt hätten. Statt dessen ließen sie durch ein Zürcher Reklamebüro die einleitend gezeigten Bilder und die ihnen entsprechenden Texte in die Zeitungen bringen.

Wir begreifen, daß viele Wohlgesinnte sich ehrlich entrüsteten über das, was man da mit dicken weißen Strichen in ihre Augen einbrannte und als ‚Ausverkauf der Heimat' bezeichnete. Als es so weit war, riefen die Interessenten Vertreter von Vereinigungen und idealistische Einzelpersonen, bei denen sie auf Verständnis glaubten hoffen zu dürfen, zusammen und gründeten mit ihnen ein nationales Komitee für die Rettung des Piz Corvatsch. Wir haben alle Achtung vor den ehrenwerten Motiven der Persönlichkeiten, die sich zur Mitarbeit in diesem Komitee bereit erklärten. Auch der Schweizer Naturschutz und der Schweizer Alpenclub haben sich ihm angeschlossen. Der Heimatschutz hingegen behielt sich eine unabhängige Prüfung und Stellungnahme vor, weil er sich nicht in eine Kampagne hinein ziehen lassen wollte, deren Kurs und Kampfweisen er nicht von Anfang an mitbestimmen konnte.

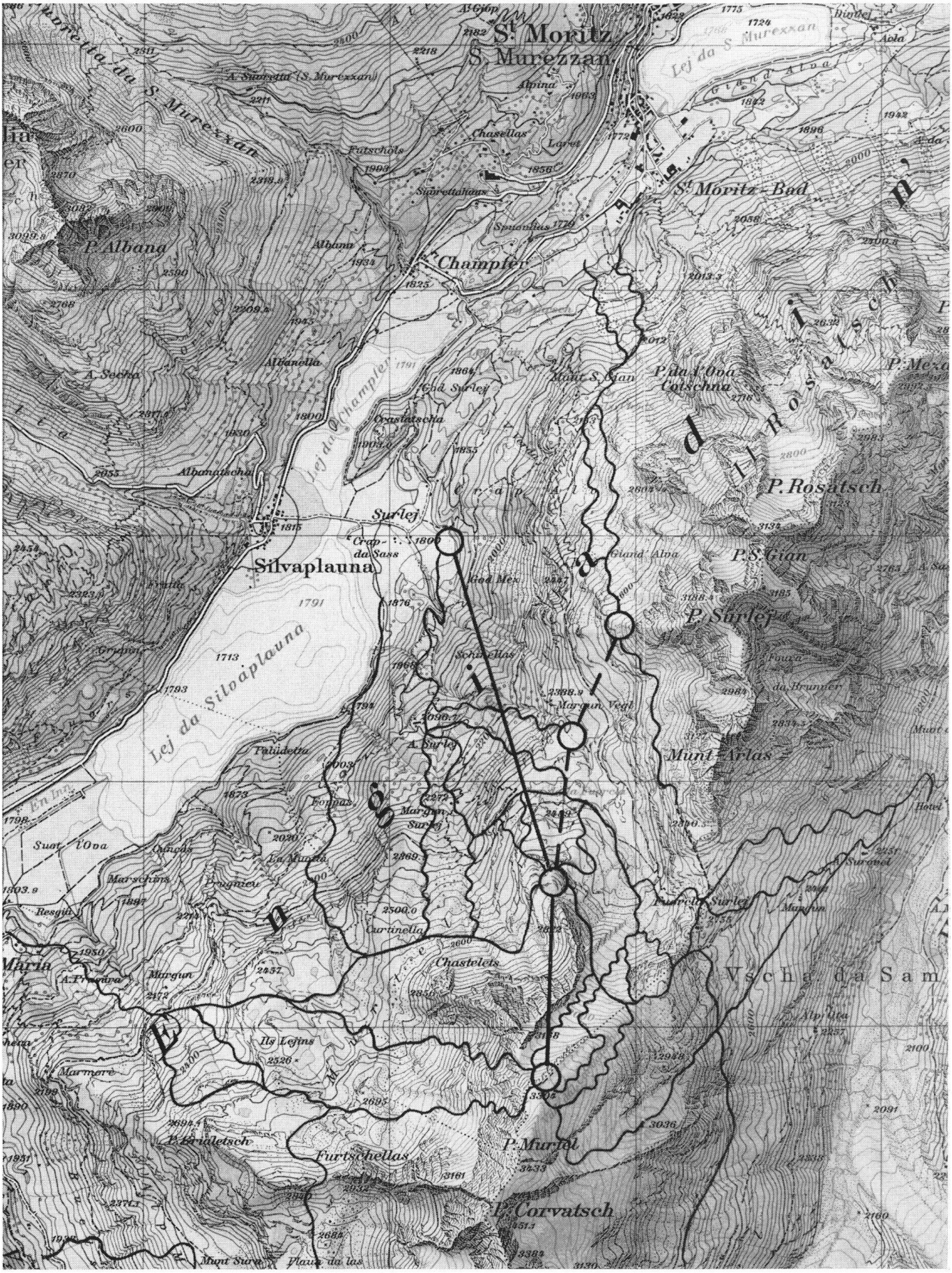
Wir folgen daher weiterhin unseren eigenen Feststellungen.

Was für den Bau der Bahn spricht, haben wir oben dargelegt. Nun müssen die Bedenken zum Worte kommen, und da sagen wir zum voraus klipp und klar, daß auch der Zentralvorstand des Heimatschutzes es begrüßen würde, wenn der Bau der Bahn unterwegen bleiben könnte. Jede, auch die bestgebaute Gondelbahn verunziert die Gegend, durch welche sie geführt wird. Sie schafft Unruhe im Tal und Unruhe auf der Höhe, und bereitet der Bergeinsamkeit ein Ende. Im vorliegenden Falle kommt erschwerend hinzu, daß beabsichtigt ist, im weiten Weidengelände, unterhalb der Mittelstation, wo die meisten Abfahrten zusammenlaufen, zwei ergänzende Skilifte zu bauen; der eine würde wieder zur Bahn hinaufführen, so daß man sich ein zweites und drittes Mal auf den Murtelgrat tragen lassen und die Abfahrt wiederholen könnte, was besonders im Frühling und Vorsommer, wo die untersten Teile der Tallehne schon schneefrei sind, verlockend sein müßte. Von der Mittelstation ginge aber auch eine besonders schöne Abfahrt nach Sils Maria hinunter. Der andere Lift würde den Skifahrer in nördlicher Richtung auf einen Flankenvorsprung am Fuße des Piz Surlej hinaufbringen. Dort begänne die eigentliche Abfahrt nach St. Moritz-Bad. Daß diese beiden Liftanlagen dem jetzt stillen Alpengelände unterhalb der Fuorcla-Surlej abträglich wären, ist nicht zu bezweifeln.

Sorgen hat auch der für den Wald oberhalb des Silvaplanersees verantwortliche Revierförster. Eine Anzahl Lärchen müßten geschlagen werden, um Raum zu schaffen für den gefahrlosen Durchgang der Abfahrtspisten. Gefährdet sollen auch gewisse Jungwaldpflanzungen sein. Der Förster befürchtet, daß die Skileute ihnen die aus dem Schnee ragenden Baumspitzen abfahren könnten und eine geköpfte Junglärche könne sich nur noch mit Mühe zu einem natürlich gewachsenen Baum entwickeln. Wenn man jedoch bedenkt, wie folgsam die heutigen Fahrer im allgemeinen auf ihren schmalen Pisten bleiben, wird man diese Gefahr kaum allzu hoch anschlagen müssen. Zum mindesten wäre sie nicht größer als bei den Hunderten von anderen ‚Pisten', die im Schweizerland stellenweise durch die Bergwälder führen.

Eine annehmbare Einpassung der Talstation in das Landschaftsbild von Surlej würde wohl kaum ernsthafte Schwierigkeiten bereiten. Ein guter Architekt fände für das Bahngebäude ohne weiteres die richtige Form. (Sie müßte nicht unbedingt einem Engadiner Bauernhause gleichen!) Die eigentliche Schwierigkeit liegt bei den Parkplätzen. Der Leser beachte, daß wir das Wort in der Mehrzahl schreiben. Ein betoniertes Riesenquadrat, wie unser erstes Bild zeigt, ist undenkbar. Man müßte die Plätze wohl ‚gefächert', d. h. dem Gelände folgend leicht übereinander gestuft

Übersichtskarte über die geplante Schwebebahn und die zudienenden Skilifte. Bei Surlej die Talstation, bei Punkt 3304 die Bergstation, dazwischen dieMittelstation, zu der von Margun Vegl ein Skilift hinaufführen soll. Ein anderer würde zu dem Kreis links vom Piz Surlej hinaufgehen, von wo die Abfahrt nach St. Moritz-Bad begänne. Die geschlängelten schwarzen Linien deuten die Skiabfahrten an.


St. Moritz
S. Murezzan
St. Moritz-Bad
Champfer
Silvaplauna
Surlej
P. Albana
P. Rosatsch
P. S. Gian
P. Surlej
Munt Arlas
P. Murtel
P. Corvatsch
Furtschellas
Chastelets
Lej da Silvaplauna
Lej da S. Murezzan
Vscha da Sam

Die nachfolgenden Bilder zeigen die Aussicht, die sich von der Bergstation aus eröffnen würde.

Blick auf den Silsersee, Maloja und die Puschlaver Berge.

und durch Busch- und Baumpflanzungen getrennt zu bauen versuchen. Doch möchten wir diese Andeutungen hier nicht weiter verfolgen.

Eine weitere unwillkommene Änderung brächte die Bahn durch den ‚Betrieb' und die Unruhe, die rund um die Talstation unfehlbar entstünden. Man rechnet in Stoßzeiten mit 500 gleichzeitig anwesenden Wagen. Mit der Bergstille von Surlej, das jetzt nur über ein dem allgemeinen Verkehr gesperrtes Sträßchen und eine Holzbrücke über den Inn von Silvaplana her erreicht werden kann, wäre es aus. Wir haben oben darauf hingewiesen. Immerhin ist zu beachten, daß die Talstation und die Parkplätze in Wirklichkeit oberhalb der Siedlung Surlej zu liegen kämen, so daß die Beeinträchtigung der Bewohner sich im wesentlichen auf die Sicht und das Geräusch der näher oder weiter vorbeifahrenden Wagen beschränken dürfte. In jedem Falle blieben sie weniger belästigt, als die Bewohner aller an der großen Talstraße gelegenen Engadiner Dörfer von Maloja bis hinunter nach Martina; aber die heutige Ruhe wäre, wenigstens tagsüber, dahin.

Zu erwarten ist ferner, daß die Bahn zu weiteren Bauten auf dem Gebiet von Surlej Anlaß geben könnte. Wir denken an Hotels, Restaurants, Teeräume, Kioske usw. Dieses Bauen dürfte in keinem Falle in der bekannten ‚wilden Freiheit' von statten gehen. Da das Gelände jedoch an die Schutzzone des Silvaplanersees angrenzt, könnte es in diese eingeschlossen werden. Damit dürfte auf ihm nur noch mit besonderer Bewilligung gebaut werden und wäre eine Kontrolle durch die zuständigen Stellen (Heimat- und Naturschutzkommission) gewährleistet. – Doch

Die Aussicht auf See und Ebene von Sils, Grevasalvas und Piz la Platta.

all das sind Einzelfragen. Vorerst geht es um die grundsätzliche Entscheidung. Wer hat diese zu treffen und welche Bestimmungen sind dabei maßgebend? Wir versuchen auch hier klar zu sehen.

Da wenigstens am Corvatsch noch mit keiner ‚Verfassungsinitiative' gedroht wird, bleibt die Angelegenheit in den Händen der nach Gesetz zuständigen Behörde. Diese aber ist das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement in Bern. Nach der Verordnung vom 23. Dezember 1955 sollen für eine Konzessionserteilung ‚insbesondere' folgende Gesichtspunkte maßgebend sein:

1. ob die Bahn einem Bedürfnis entspreche;
2. ob sie Gewähr biete, daß sie ihren Betrieb aufrecht erhalten und ihre Verpflichtungen namentlich auch hinsichtlich der Betriebssicherheit werde einhalten können. (Mit anderen Worten, man will Gewißheit haben, daß das Unternehmen die Anlagen nicht über kurz oder lang einfach stehen läßt, weil es Fallit gemacht hat. D. Red.)

Gestützt auf das Wörtchen ‚insbesondere' hat man in der Praxis die Prüfung der Konzessionsgesuche – richtigerweise – jedoch weiter und wiederum ‚insbesondere' auch auf die Frage ausgedehnt, ob eine Bahn sich mit dem Landschaftsschutz vertrage, ob sie z. B. einen ‚geheiligten' Berg wie das Matterhorn betreffe oder ob sie in den Kreis der heute landesüblichen Anlagen falle. Speziell für die Beurteilung der letzten Frage steht dem Departement die Eidgenössische Bergbahnkommission

Tiefblick auf Dorf und See von Silvaplana, darüber Piz Julier und Piz Aela.

beratend zur Seite, in der u. a. ein prominenter Vertreter des Naturschutzes mitarbeitet. Vor ihrem Entscheid holt das Departement regelmäßig auch die Ansicht der zuständigen Kantonsregierung ein.

Seit dem 20. August liegt das Baubegehren für die Corvatschbahn nun in Bern. Wann es entschieden wird, wissen wir nicht. Die Kampagne, die nach der Spölabstimmung wohl erneut angefacht werden wird, hat rechtlich keine Bedeutung. Sie kann und will jedoch ein moralischer Druck auf die zur Entscheidung berufenen Behörden sein. In welcher Lage wird sich diese voraussichtlich befinden?

Das wirtschaftliche Bedürfnis und die gesicherte Finanzierung werden die Gesuchsteller zum mindesten ebenso gut nachweisen können wie die anderen Wintersportgebiete, denen man den Bau von ähnlichen Bahnen bewilligt hat. Damit stellt sich für die Behörden die Frage der Rechtsgleichheit. Kann sie den Gesuchstellern verwehren, was sie ihren ‚Konkurrenten' erlaubt hat? Oder liegen am Corvatsch tatsächlich so ‚insbesondere' Verhältnisse vor, daß eine negative Ausnahme sich aufdrängt?

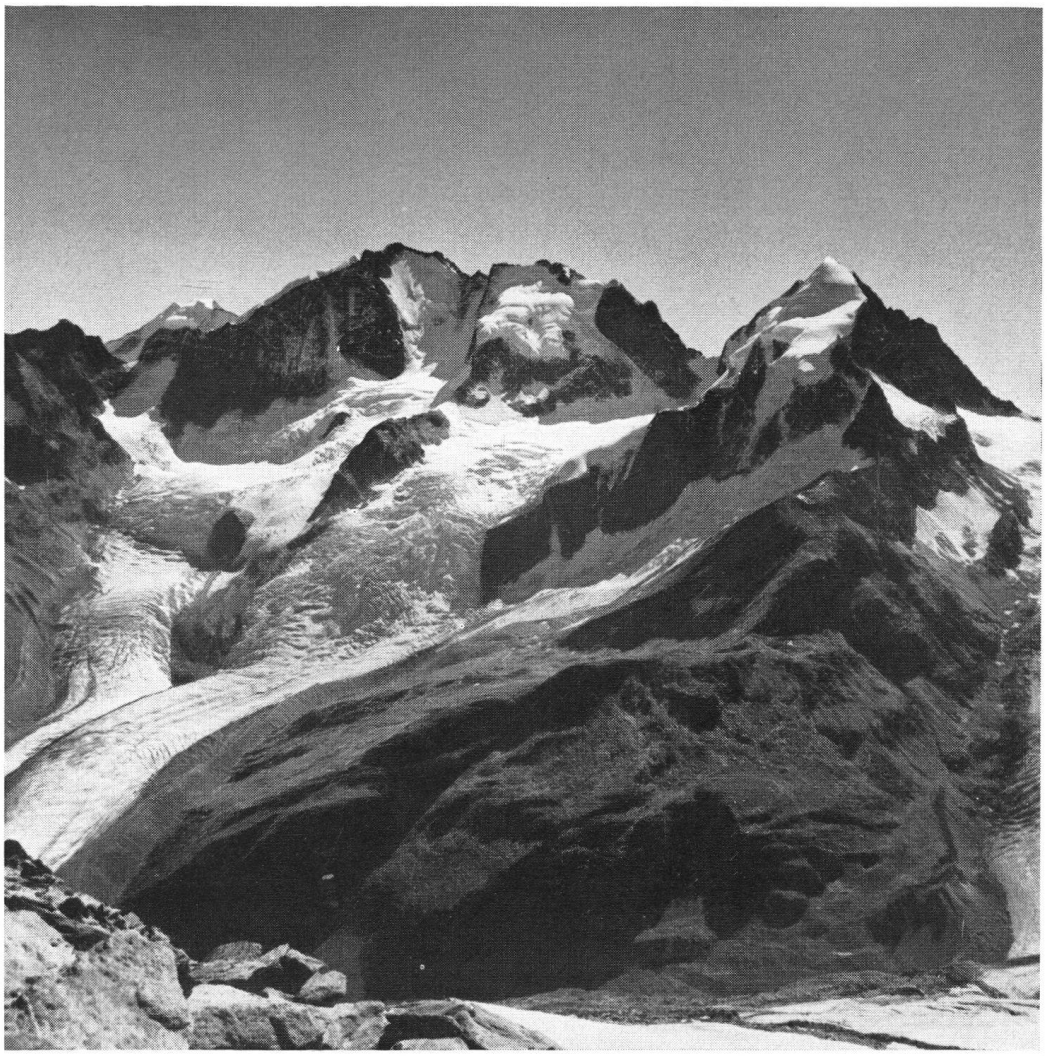
Auch der Landesvorstand des Heimatschutzes mußte sich diese Frage stellen. Die Darstellungen in der Presse konnten für ihn nicht maßgebend sein. Er mußte vor allen Dingen auf seine Bündner und Engadiner Vertreter hören, und überdies sein eigenes Wissen gebrauchen. Er kam dabei zum Schluß, daß der Corvatsch zwar allerdings ein sehr schöner Begleitberg des Oberengadins sei, sich aber mit

Im Vordergrund der Gletscher am Fuße des Murtelgrates; dahinter in der Tiefe St. Moritz und darüber der Piz Kesch. Rechts das Unterengadin.

den Eisriesen der Bernina z. B. nicht vergleichen läßt. Eine Schwebebahn auf den Murtel-Grat würde kein ‚Nationalheiligtum' entweihen.

Der Landesvorstand konnte aber auch nicht an der Tatsache vorbeisehen, daß das ganze Oberengadin längst zu einem vom Fremdengewerbe ‚hochbewirtschafteten' Sport- und Erholungsgebiet geworden ist, das die Wesenszüge des ruhig-idyllischen Bergtals verloren hat. St. Moritz ist eine der Weltstädte des Wintersportes, aber auch die oberen ‚Dörfer' leben vom Fremdenverkehr. Die Landwirtschaft ernährt nur den kleinsten Teil der Einwohner (in Sils z. B. 1950 noch 24,4 %, in Silvaplana 16,5 %). Industrie ist keine da, in fremde Kriegsdienste darf und will man nicht mehr gehen. Damit stellt sich die Frage, ob die ‚Stillesucher' den kleinen Oberengadiner Kurorten weiterhin genügend Brot bringen. Wie es damit bestellt ist, zeigen die oben angeführten Übernachtungszahlen.

Damit steht gerade der Heimatschutz vor einer Schwierigkeit, die auf den ersten Blick überraschen mag. Wir erwähnten eingangs, wie viel er für das Oberengadin getan habe. Aber auch das Umgekehrte trifft zu! Auch die Oberengadiner Gemeinden haben für ihn sehr viel geleistet. Man sagt: Wir haben den Silsersee gerettet. Jawohl! Aber Sils hat zugleich seine Wasserrechte für hundert Jahre totgelegt. Es bekam dafür zwar eine Abfindung von 100 000 Franken. (ein doppelt so hoher Betrag ging nach Stampa im Bergell, das Eigentümerin des größeren Teiles des Sees ist). Doch die Überzeugung ist heute in Sils weit verbreitet, man habe selber ein unverhältnismäßig größeres Opfer gebracht. Sils hat ferner das Fextal ‚aus



Dem Tief- und Weitblick auf das Engadin schließt sich nach Südosten das grandiose Bild der Bernina-Gruppe an. Von links nach rechts: Piz Roseg, Piz Bernina und Bellavista.

dem Verkehr' genommen, es hat die Seeufer geschützt und mit Bauverboten belegt. Silvaplana, Champfèr taten dasselbe und haben dafür nichts bekommen. Rundum legte man sich Beschränkungen und Verzichte auf. Diesen Tatsachen konnte sich z. B. auch die ‚Pro Lej', d. h. die Gesellschaft für den Schutz der Oberengadiner Seen nicht verschließen. Sie könne die Gemeinden unmöglich zu so großen und dauernden Verzichten und Selbstbeschränkungen anhalten und ihnen zum Dank dafür auch noch die Hände, die für die neue Bergbahn stimmten, mit Gewalt auf den Rücken binden.

Der Landesvorstand des Heimatschutzes versteht diese Überlegungen. Auch er sieht ein, daß er die Oberengadiner Seegemeinden nicht in einen künstlichen Dauerschlaf legen kann, daß er ihnen das Recht zugestehen muß, wenigstens außerhalb der Schutzzonen sich zu rühren. Er wollte aber auch nicht die Rolle derjenigen fortsetzen, die mit ihrem Spölkampf vom Unterland aus dem klaren Willen der Engadiner Gemeinden zu brechen versuchten. Die Warnungen der beiden Bündner Sektionsobmänner gegen solche ‚Kolonialmethoden' lauteten unmißverständlich. Man ist der Einmischungen satt und traut sich selber genügend Sinn und Verstand zu, um die richtige Lösung zu finden.

So kam denn der Landesvorstand zum Entschluß, die weitere Behandlung der Corvatschfrage seinen beiden Bündner Sektionen zu überlassen. Ihre Vertreter erklärten deutlich, daß es auch ihnen lieber wäre, wenn dem Corvatschgebiet seine

bisherige Unberührtheit erhalten bliebe. Dennoch haben sie auf einen Einspruch gegen die Bahn verzichtet. Vor allem die Sektion Engadin befindet sich in der selben Lage wie die Gesellschaft für den Schutz der Oberengadiner Seen (Pro Lej da Segl). Sie kann und will nicht gegen den offenkundigen Willen des Tales und der Mehrheit ihrer eigenen Mitglieder in den Kampf ziehen, und damit alle diejenigen sich zu Feinden machen, die sie morgen schon bei der Lösung anderer Aufgaben nötig haben wird. Überdies ist man auch im Engadiner Heimatschutz der bestimmten Ansicht, daß die Bahn in keinem Falle als eine ‚Katastrophe' bezeichnet werden müßte. Im Gesamtbild des Tales würde sie kaum in Erscheinung treten (im Gegensatz etwa zur Muotta Muraigl-Bahn!). Die Störung aber, die sie den Anwohnern und einsamen Berggängern brächte, würde aufgewogen durch die Freude der Tausende, die sie auf einen der herrlichsten Aussichtsberge des Bündnerlandes trüge, und durch den zählbaren Nutzen, den sie den jetzt ins Hintertreffen geratenen Oberengadiner Gemeinden brächte.

Gestützt auf diese Erwägungen werden die beiden Bündner Sektionen vorerst abwarten, wie die zuständigen Behörden sich entscheiden werden. Muß die Bahn schon aus Gründen der Rechtsgleichheit bewilligt werden, was sie glauben voraussehen zu müssen, so werden sie ihren ganzen Einfluß dahin geltend machen, daß sie möglichst unauffällig angelegt und in ihren sichtbaren Teilen gut gestaltet wird. Darin erblicken sie ihre eigentliche Aufgabe, die ihnen der Landesvorstand bestätigt hat.

Wir bitten den Leser, die Länge unseres Berichtes zu entschuldigen. Nachdem man jedoch die Corvatschbahn zu einer Staatsaktion machte, mußten auch wir zu ihr Stellung nehmen, und mußten unseren Mitgliedern sagen, welche Tatsachen der Vorstand in Erwägung zog, und warum er sich denen nicht anschließen konnte, die in einer sehr komplexen Frage als unsere unbeauftragten Stellvertreter ‚reinen Heimatschutz' treiben möchten.

Ernst Laur

Rückblick auf den Kampf um den Spöl

Ein Wort an unsere Freunde im Naturschutz.

Nachdem das Schweizervolk dem Spölvertrag mit Italien zugestimmt und die Bündner Regierung die Konzession für den innerkantonalen Teil des Ausbaues der Engadiner Wasserkräfte genehmigt hat, ist der Augenblick gekommen, um hüben und drüben die Schlußfolgerungen zu ziehen. Die eine dieser Folgen ist im Aufruf des Schweizer Naturschutzes vom März 1958 vorweggenommen: «Wenn dieser Staatsvertrag (Spölvertrag) rechtsgültig würde, so würde zugleich die Nationalpark-Initiative gegenstandslos!»

Hoffentlich sehen auch die bisherigen Träger der Initiative das ein. Sie kennen nun den wirklichen Willen des Bündner- und des Schweizervolkes und werden, wenn sie besonnen sind, ihre Geduld in der selben Sache kein weiteres Mal auf die Probe stellen; denn daß diese Geduld nach den jahrelangen Rheinau- und Spölkämpfen dem Ende nahe ist, das zeigt das Ergebnis der Abstimmung und bekamen nicht zuletzt auch diejenigen deutlich zu spüren, deren Ideale sonst denen der unbedingten Freunde des Nationalparkes nahe verwandt sind. Einmal mehr mußten wir es hinnehmen, daß die Öffentlichkeit auch gegen den ‚fanatischen Heimatschutz' glaubte Stellung nehmen zu müssen, obwohl wir selber der Verständigungslösung unmißverständlich zugestimmt hatten. Aber weite Kreise fassen den Naturschutz immer noch und immer wieder als einen Teil des Heimatschutzes