

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 169 (1896)

Artikel: Die Bergbahnen der Schweiz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-655714>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Die Bergbahnen der Schweiz.

Wer vor ungefähr 50 Jahren nach unserm lieben Schweizerlande auszog, um in seinen Thälern und auf seinen Höhen von den Mühen und der Arbeit des Lebens auszuruhen, der würde wohl heute vergebens nach der stillen, trauten Einsamkeit suchen, die damals auf Herz und Gemüt so wohlthuend wirkte. Die Zeiten haben sich seither stark geändert, und mit den Zeiten auch die Menschen. Fast ganz, für den großen Verkehr wenigstens, sind die heimeligen, aber wackeligen und unbequemen Postkutschen durch die schnellen Eisenbahnen verdrängt worden, durch deren rasche Beförderung Handel und Verkehr ganz andere Dimensionen angenommen haben, und die großen, früher so hinderlichen Entfernungen sind heutzutage kaum mehr beachtenswert.

Dampf und Elektrizität sind die unentbehrlichsten Hilfsmittel des Menschen geworden, mit ihnen überwindet er die Natur. Aber nicht nur in der Ebene und in den leicht zugänglichen Thälern breitet er die Produkte seines Geistes zum Wohle der ganzen Menschheit aus, cirka 20 Jahre sind es schon her, daß der Gedanke auftauchte, die Erfindungen nicht bloß in den Dienst des Verkehrs, sondern auch in den des Vergnügens zu stellen, und so den Menschen Gegenden zugänglich zu machen, die dem einen oder andern sonst für immer verschlossen gewesen wären.

War es Vergnügungssucht oder Spekulation, welche die Idee hervorbrachte, oder war es der rastlose menschliche Geist, der nicht nachlassen wollte, bis er auch über diese Naturhindernisse Herr geworden?

Alle diese drei Motive mögen mitgewirkt haben, als man zur Ausführung der Vignau-Rigibahn schritt. Es war ja vorauszusehen, daß ein so frequentierter Berg mit so vielen großen Kurorten und Pensionen für eine Bahn sehr geeignet sei. Schon vor diesem neuen Verkehrsmittel suchten jährlich Tausende von Menschen, zu Fuß oder zu Pferd oder gar im Tragstuhl den Bergrücken gewinnend, auf den freien, lustigen Höhen Erholung. Bei denjenigen aber, die keine Bergsteiger waren und sich eine zu kostspielige Reise nicht erlauben konnten, fand das Projekt einer Bergbahn stürmischen Beifall, vor

dem die ängstlichen Gemüther, die aus Rücksicht auf die Natur und ihre Poesie gegen eine solche Anlage waren, bald verstummen mußten. Heutzutage ist dem großen Publikum nicht bloß der Rigi zugänglich gemacht, sondern mehr als 20 andere Bahnen erklettern im Osten, Westen und im Centrum unseres Landes die herrlichsten Aussichtspunkte.

Müheless wird man viele hundert Meter hinaufgehoben auf die lichten Höhen, von denen aus man die ganze Alpenkette mit den schneebedeckten Gipfeln überblicken kann; und tief zu Füßen liegt in dämmeriger, dunstiger Ferne das Thal, von dem einige ganz winzig erscheinende Häuschen freundlich heraufgrüßen.

Mit Staunen betrachtet man das Werk der Erbauer einer solchen Bergbahn und achtet das Genie, das solches zuwege gebracht. Vor allem ist es das Verdienst des Ingenieurs Riggenbach, der in dieser Hinsicht Großes geleistet hat und als Erfinder des Zahnradsystems zum eigentlichen Schöpfer der Bergbahnen geworden ist.

Als im Jahre 1871 die erste derartige Bahn von Vignau aus den Rigi befuhr, war es sicher, daß sie nicht auch zugleich die letzte sein werde. Bald nach ihrer Eröffnung bildete sich in Urth, auf der östlichen Seite des Rigi, eine Gesellschaft, deren Zweck dahin ging, eine zweite Bahn anzulegen von Urth-Goldau aus auf den Rigi-Kulm, um ihrem Thale, das durch die Erbauung der Vignau-Rigibahn stark in Nachteil geraten war, wieder mehr Bedeutung zu verleihen.

Die verschiedenen, ziemlich weit von einander entfernten Fremdenstationen von Rigi-Kaltbad nach Rigi-Scheidegg machten bald eine Verbindungsbahn auf dem breiten Bergesrücken notwendig, so daß nun der Rigi nicht weniger als drei Bahnen besitzt.

Die gute Lage dieses Berges ist aber auch in jeder Hinsicht geeignet, diese drei Verkehrsmittel zu beschäftigen. War ja doch schon vor 25 Jahren der Rigi einer der bekanntesten Schweizerberge, berühmt durch seine Fernsicht und seine großen Gasthöfe. Auch läßt sich kaum eine bessere Zufahrt, wie diejenige zum Rigi, wünschen; müheless bringt einen das Dampfschiff nach einer wundervollen Fahrt auf dem Vierwaldstättersee an das Ufer von Vignau,

wo schon der Zug zum Einsteigen bereit steht, der in einer weitem Stunde den Reisenden an seinem hohen Bestimmungsort absetzt.

Auch Arth liegt zum Zwecke einer Rigi-reise günstig, besonders seitdem Arth-Goldau Station der Gotthardbahn geworden ist.

Die Fernsicht vom Rigi ist eine der berühmtesten. Das ganze große Alpenpanorama mit den vielen hundert Gipfeln und Gipfelchen zeigt sich dem entzückten Auge. Die Übersicht ist eine sehr gute, ja bedeutende, aber als Ausblick auf das Gebirge machen andere Gipfel weit größeren Eindruck. Freilich aber giebt es kaum etwas Schöneres, als von diesem erhöhten Standpunkt aus ins Land hinaus zu schauen. Wie winzig klein sehen die Ortschaften aus, selbst Luzern scheint nicht zu groß zu sein, um es mit einer einzigen Hand ganz bedecken zu können. Und welches schöne Farbenspiel läßt sich beobachten! Hier gleich tief unter dem Beobachter der dunkle, düstere

Tannenwald, in den sich hier und da hellgrüne Buchen mischen, bis die Obstbäume zuletzt die Oberhand gewinnen und landauf landab einen herrlichen Rahmen für die vielen schönen Wiesen abgeben. Helle, goldene Kornfelder beleben die Landschaft, und das gut bebaute und angepflanzte Land läßt auf eine reiche Ortschaft schließen; sieh' nur genau hin! Zaghaft leuchten die Hausdächer, von der Sonne beschienen, durch den Wald von Obstbäumen. Am meisten aber entzücken die vielen Seen, die so friedlich in ihrer tiefblauen Fläche daliegen. Der Vierwaldstättersee mit den vielen Armen kommt erst recht zur Geltung, wenn man ihn aus der Vogelschau betrachten kann; fast kann man nicht recht an die Zusammengehörigkeit dieser Arme glauben, so verschnörkelt sieht des Sees Gesamtbild aus. Auf der östlichen und nördlichen Seite belebt der liebevolle Zugersee und der kleine Lowerzersee das Gemälde. Von weiter her blinken der Sempacher-, Hallwiler- und Baldeggersee herüber.

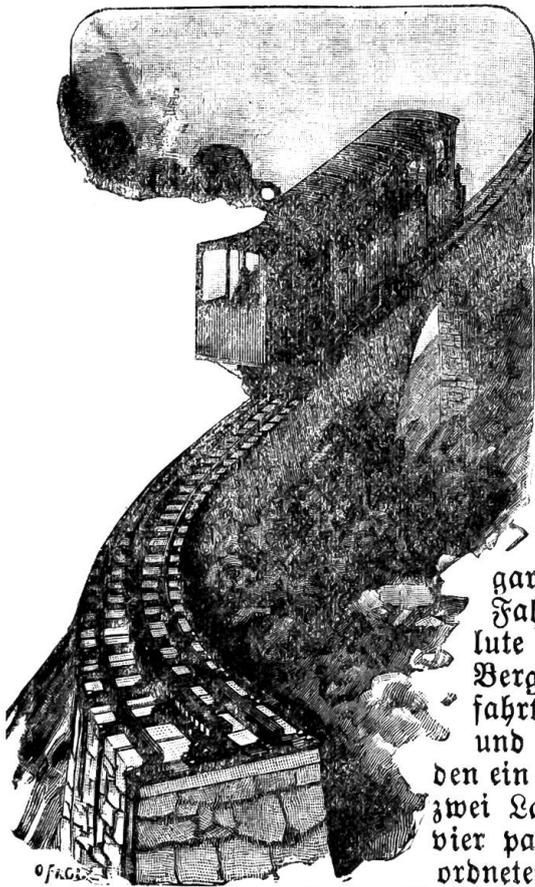
Ähnlich diesem paradiesischen Blick vom Rigi hinunter ist derjenige vom Bürgenstock, Pilatus und Stanserhorn aus, und doch bietet ein jeder dieser drei Punkte gleichwohl etwas Originelles.

Während wir am Rigi den zahmen, friedlichen Berg bewunderten, finden wir am Pilatus



den wahren, wilden Gebirgscharakter mit furchtbar steilen Felswänden und graufigen Abgründen und Steinwüsten. Er ist ein finsterner Gesell, dieser Pilatus, und doch, einmal oben, verliert er seine Schrecken für uns und wirkt durch sein Panorama ganz überwältigend. Schon sind die Hauptriesen etwas näher gerückt, die Gipfelchen sind zu Gipfeln geworden, und das Unterwaldner-Ländchen und das Entlebuch bilden einen passenden Vordergrund. — Die Steigungsverhältnisse dieses Berges sind so ungeheure, daß man sich nur wundern muß, wie solche Hindernisse mit einer Eisenbahn überwunden werden konnten.

Ein aufmerksamer Beobachter vermag schon vom Alpnachersee aus diese kühne Linie zu verfolgen, die mit einer mittlern Steigung von 38 % und einer Maximalsteigung von 48 % auf einem Tracé von 4618 Meter Länge den 2133 Meter hohen Berg erklimmt. Es war ein kühner Plan, diesen wilden Riesen in eiserne Fesseln zu legen, aber er ist gelungen. Auf den Unterbau wurde alle nur mögliche Sorgfalt verwendet, und in seine Granitplatten ist der aus Eisen und Stahl bestehende Oberbau eingelassen und festgeschraubt. Während der ganzen Fahrt treten natürlich die Zahnräder in Funktion, aber nicht in derselben Weise, wie am Rigi,



sondern die Zahnstange weist zwei Reihen seitlicher Zähne auf, in welche vier Zahnräder der Maschine ebenfalls von der Seite eingreifen. Vier verschiedene Bremsen, automatisch wirkend,

garantieren dem Fahrzeug absolute Sicherheit bei Berg- und Thalfahrt. Lokomotive und Wagen bilden ein Fahrzeug mit zwei Laufachsen und vier paarweise angeordneten Zahnrädern.

Die Pilatusbahn ist die einzige in den 80er Jahren (1889) entstandene Zahnradbahn; aber schon im folgenden Sommer wurden mehrere ähnliche Etablissements dem Verkehr übergeben, und heute haben wir eine so große Anzahl, daß sich kein Mangel an Bahnen, wohl aber für die Bahnen hier und da ein Mangel an Passagieren geltend macht.

Kommt man vom stolzen Pilatus herunter, lohnt es sich, auch noch dem Stanserhorn einen Besuch zu machen. Von Alpnach gewinnt man per Schiff in kurzer Zeit das jenseitige Ufer und landet in Stansstad. Dort übernimmt ein elektrischer Tram den Verkehr zwischen dem Flecken Stans und dem Arme des Vierwaldstättersees. Diese Fahrt schon entzückt den Reisenden, wenn er durch die liebliche Landschaft dem am Fuße des Stanserhorns liegenden Stans, dem Hauptort Nidwaldens, zufährt.

Die Bahn auf den Gipfel des Stanserhorns ist eine elektrische Drahtseilbahn von 3715 Meter Länge. Um eine so lange Strecke zu bewältigen, wurde es notwendig, sie in drei

Teile zu teilen, so daß eigentlich stets drei Bahnen in Funktion sind. Der Betrieb geschieht vermitteltst Elektrizität, die von Turbinen an der Engelberger-Aa geliefert wird. Ein besonderes Interesse bietet diese Anlage für Techniker, weil man zum erstenmal Zahnstange und Zahnrad, die bei Drahtseilbahnen als Bremsvorrichtung dienen, durch je drei Zangen ersetzt, welche die Lauffschiene umfassen und beim Bersten des Seils automatisch sich festklammern.

Um so ruhiger kann man sich also in die schönen Aussichtswagen setzen und die Fahrt genießen.

Vom Stanserhorn ist die Aussicht ins Unterland gehemmt als vom Pilatus, dafür aber der Ausblick aufs Hochgebirge gewaltiger. Hier befindet man sich nun schon ganz im Gebirge, rings umgeben von hohen Gipfeln. Im Osten erscheinen die Glarner- und Schwyzalpen, und daran sich anschließend die Engelberger und Urner Gebirgsstöcke. Im Thale lugen alle die Ortschaften Nid- und Obwaldens neugierig aus dem Grün der Matten hervor, als ob sie verwundert wären über ihre Anmut, die sie der ganzen Landschaft mitteilen. Über die Aussicht auf die Berner Alpen schreibt W. Cubasch, der Verfasser des Wanderbildes „Stanserhorn“, folgende treffende Worte: „Gleich den Wellen eines im wilden Sturme erstarrten Meeres reiht sich Grat an Grat, Spitze an Spitze, teilweise mit Schnee bedeckt, wie der Schaum, der die Welle krönt, teilweise finster und drohend!“

Um diesen hohen und in allen Teilen lohnenden Aussichtspunkt für jedermann zugänglich zu machen, baute man hier eine Drahtseilbahn, die bei ganz vollkommener Sicherheit den Reisenden in kurzer Zeit die steilen Abhänge hinauf befördert.

Der Bau einer solchen Bahn kommt, was wenigstens das Tracé anbetrifft, viel weniger hoch zu stehen, als derjenige anderer, weil vorerst die Linie ganz direkt oder wenigstens möglichst direkt, und Steigungen bis zu 60% und mehr überwältigend, dem Ziele zustrebt. Dann kann der Betrieb sehr einfach vor sich gehen, besonders da, wo das Wasser infolge seines Gewichtes als Bewegungsmittel dient. Allerdings ist dieses nicht auf allen Bergen gleich zur Hand; deshalb wird bei der Stanserhornbahn die Kraft des Wassers im Thale in elektrische Energie umgewandelt und als solche auf

die Höhe des Stanserhorns übertragen und damit die Bahn betrieben; während auf dem Beatenberg das Sammeln des Wassers eine große Summe kostet, wurde bei der Bahn Biel-Magglingen der Betrieb durch das Hinauspumpen des Wassers aus dem See zur obern Station bewerkstelligt, was denselben bedeutend verteuert.

Bei der Bürgenstockbahn wiederum dient die Elektrizität als bewegende Kraft, und zwar muß dieselbe vermittelt einer 4,7 Kilom. langen Leitung von der sich an der Aa befindenden Turbine nach dem Bürgenstock übergeleitet werden.

Verhältnismäßig am einfachsten ließ es sich bei den Drahtseilbahnen Territet-Clion und Lauterbrunnen-Grütschalp einrichten, wo viele Quellen und Brunnen zur Verfügung stehen.

Durch ausgezeichnete Bremsvorrichtungen ist jedes Abstürzen der Wagen unmöglich gemacht, so daß auch die ängstlichsten Gemüter eine solche Bergfahrt wagen dürfen; zudem bieten auch die Drahtkabel mehrfache Sicherheit und unterliegen der Kontrolle des eidgenössischen Eisenbahndepartements. Ein Vorzug dieser Art von Bahnen liegt ferner darin, daß die Bewegung ihrer Wagen viel sanfter und gleichmäßiger vor sich geht, als es bei den eigentlichen Zahnradbahnen der Fall ist.

Vom Stanserhorn herunterkommend, erinnern wir uns plötzlich, daß auf der andern Seite des großen Tunnels auch noch lohnende Gebirgsfahrten zu machen wären. Die ganze Pracht der südlichen Vegetation steigt vor unserm geistigen Auge auf. In wenigen Stunden führt uns ein Salondampfer sanft über die dunkeln Wellen des Vierwaldstättersees nach Flüelen, dort steigen wir in den Gotthardzug und erfreuen uns an der Großartigkeit der Gotthardbahnanlage. Ehe wir es uns versehen, sind wir in Lugano angelangt, von wo aus wir den San Salvatore und später von Capolago aus den Monte Generoso befahren wollen.

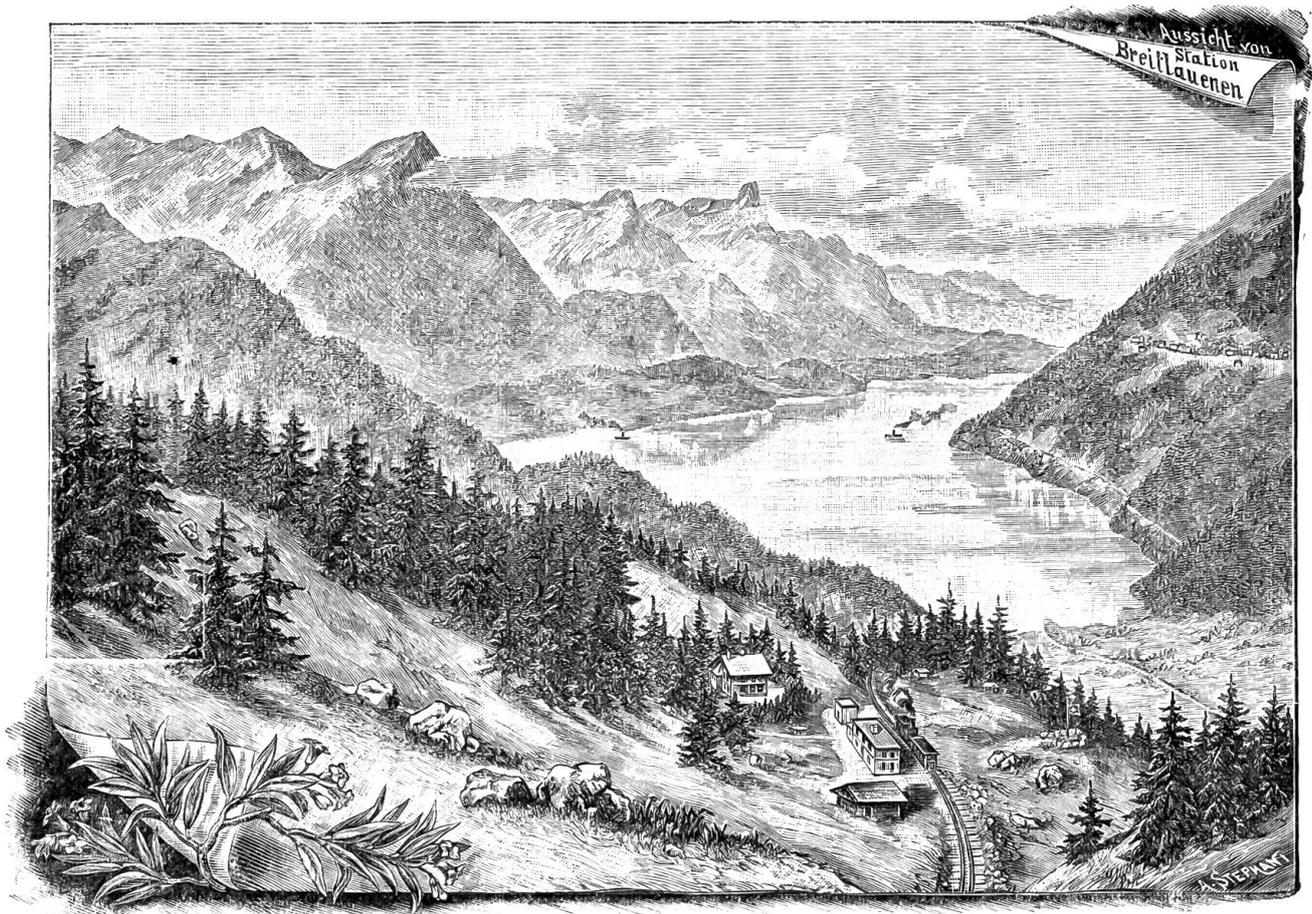
Mit Recht vergleicht man die Fernsichten des San Salvatore und des Monte Generoso mit derjenigen des Rigi, sind sie doch nicht weniger umfassend, obschon sie uns natürlich ein ganz anderes Bild darbieten. Im Norden die ausgedehnte Alpenkette mit dem Monte Rosa als höchsten Gipfel, zu Füßen die prächtigen Seen mit ihren blühenden Ufern und ein ganz unbegrenzter Blick auf die lombardische Ebene.

Um auf dem Rückweg etwas Neues zu schauen, können wir nun, nachdem wir den Gotthard durchfahren haben, von Göschenen nach Hospenthal, von da immer weiter in Gedanken, die Furka und die Grimsel passieren, bis wir über Guttannen und Meiringen nach Brienz gelangen. Hier nun wollen wir uns zur höchsten Bergfahrt bereit machen, denn das Brienzerrathorn ist bis jetzt der höchste Punkt in der Schweiz, auf den eine Bahn führt. Wie lange wird es gehen, bis er überholt sein wird?

Von den schönen Gestaden des Brienzersees klettert die Bahn hinan, erst durch ein herrliches Gelände von Obstbäumen und heimeligen Häuschen und Scheuerchen, bis allmählich die bewohnten Gegenden zurückbleiben und auch schon die Buchen seltener werden. Durch Tannenwälder, Schutthalben und über Wildbäche dringt sie weiter und läßt den See tief zu Füßen liegen. Plötzlich verschwindet die Bahn in einem langen Tunnel, und beim Hinauskommen ist das vorher so reizende Aussichtsbild verschwunden, und man befindet sich auf der von beiden Seiten mit hohen Felswänden begrenzten Thalmulde der Planalp. Mitten in den Alpenweiden liegt hier die stille Station „Hausstatt“. Von da geht es weiter durch unwirkliche Gegenden, über Brücken und durch Tunnels, bis der Reisende sich beim Verlassen des letzten Tunnels auf dem Kulm befindet, wo ihm die prächtigste Aussicht zu teil wird.

Nur ungerne verläßt man den einzig schönen Punkt, von wo aus man die Berneralpen schöner als irgendwo betrachten kann und zugleich eine Rundschau über die ganze Schweiz und die angrenzenden Länder bis zu den Vogesen, dem Schwarzwald und dem Arlberge genießt, wie sie wohl selten von einem andern Aussichtspunkte geboten wird. Doch, wir wollen noch bis nach Interlaken, d. h. bis zur Oststation, von wo die Thalbahnen abzweigen.

An der Station Wilderswyl-Gsteig, nicht weit von Interlaken, zweigt eine Linie ab. Sieh' ihr aufmerksam nach und du kannst ihren Weg verfolgen bis fast auf die „Schnige Platte“. Dieselbe, einen westlichen Ausläufer der Faulhornkette bildend, liegt neben der „Daube“ und dem „Gummihorn“, 2070 Meter über Meer, und ist nach dem Urteile aller dazu Berufenen



unstreitig einer der ersten Aussichtspunkte des Berner Oberlandes. Vom Bödeli her führen zu ihrer lustigen Höhe Wege über Gsteig und Gsteigwyl; der Aufstieg bietet einen lieblichen Rundblick über die Seen von Brienz und Thun, die Zwischengelände und die rechtsufrigen Bergzüge. Ist aber der Grat erreicht, dann schweift das Auge plötzlich unmittelbar in eine neue Welt hinein. Das Lauterbrunnenthal thut sich auf; uns gegenüber ragen die eisgepanzerten Firnen unserer Hochalpen, vom Finsteraarhorn weg bis zum Spaltenhorn, namentlich Jungfrau, Mönch und Eiger, majestätisch in den Himmel empor, vor den Füßen schwindelnd tiefe Schluchten, fast senkrecht bis zur Lüttschine hinab eingeschnitten. Überwältigend ist der Kontrast zwischen dem eine kurze Strecke zuvor überschauten lieblichen Seengemälde und dem Einblick in die so nahe Hochalpenwelt.

Gefahrlos erstreckt sich von der Schnigen Platte aus ein Höhenweg, wie er in der ganzen Welt wohl seinesgleichen sucht, über die rei-

zende Isletenalp an den Fuß des Laucherhorns und von da durch das Sägisthal zum Faulhorn hinan, von dessen Aussicht Studer sagt, sie bleibe unvergeßlich. Wer von hier aus in das Grindelwaldthal herabsteigen will, oder dann aber in das Haslithal, kann diese Touren ohne Beschwerde machen. Das ist eben der eminente Vorzug der Schnigen Platte, daß sie nicht in einer Sackgasse endet, sondern uns eine Rundreise mit Naturschönheiten der seltensten und abwechslungsreichsten Art bietet. Dieser wundervolle Punkt verdient es gar wohl, durch die Bahn einem weitem Publikum zugänglich gemacht zu werden, und das um so mehr, da sie in der unmittelbaren Nähe des belebten Kurortes Interlaken liegt.

Erst geht es dem Geleise der Thalbahn entlang, die Lüttschine wird passiert, und dann beginnt die Steigung. Schon liegt tief unten das Dörfchen Gsteigwyl, und die Gegend nimmt Bergcharakter an. Aus den freien Aussichtswagen schweift der Blick hinüber zur stolz da-

liegenden Alpenkette und in die lieblichen Thäler. Der Kehrtunnel „Fuchsegg“ nimmt das Bild weg, und beim Verlassen des finstern Ganges hat sich die Situation ganz verändert. Das eben ist das Reizvolle dieser Fahrt, daß der Anblick öfters wechselt: bald sieht man das Hochgebirge, bald ist es ein friedliches, dämmeriges Thal, das die Aufmerksamkeit erregt, und bei einer neuen Wendung breiten sich die blauen Flächen des Thuner- und Brienersees vor dem entzückten Auge aus.

Eine ähnliche herrliche Warte ersteigt die Lauterbrunnen-Mürrenbahn. Mürren, das kleine Bergnestchen, von dessen Existenz man vor Jahren kaum eine Ahnung hatte, ist nun bekannter geworden als manche Stadt. Tausende strömen jährlich dahin, um sich in der Bergluft zu erholen und die imponierende, fast andächtig stimmende Hochalpenwelt auf das verweltlichte Gemüt wirken zu lassen.

Gerade gegenüber dieser Ortschaft, die hoch über dem Lauterbrunnenthale, über jenen Felsen, über die der Staubach sich stürzt, auf prächtigen Alpenwiesen sich ausdehnt, steht die Jungfrau. Ihre schwarzen, mächtigen Felswände, die ganz senkrecht emporstreben, zeugen von dem starken Bau, aus dem unsere ganze Alpenkette besteht. Eigentümlich klar heben sich davon die kristallinen Gletscher und weißen Schneefelder ab, und hie und da donnert mit mächtigem Getöse eine gewaltige Lawine ins Thal, deren staubiger Weg sich mit bloßem Auge leicht erkennen läßt. Mönch und Eiger werden zwar ein wenig verdeckt durch das breite Massiv der Jungfrau, aber dafür präsentieren sich das Mittaghorn und die sich anschließenden Formationen bis zum furchtbar wilden Spaltenhorn wie kaum an einem zweiten Orte.

Auf diesen herrlichen Aussichtspunkt führt die Mürrenbahn, die in zwei verschiedene Teile zerfällt. Eine Drahtseilbahn überwindet zunächst die gewaltige Höhendifferenz, indem sie, beim Dorfe Lauterbrunnen ihren Anfang nehmend, in schnurgerader Linie und sehr starker Steigung die Grütschalp gewinnt. Eine elektrische Bahn verbindet diese obere Station der Drahtseilbahn mit Mürren.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Thales schlängelt sich ebenfalls ein Eisenbahnzug den Berg hinan, zunächst auf das Dörfchen Wengen

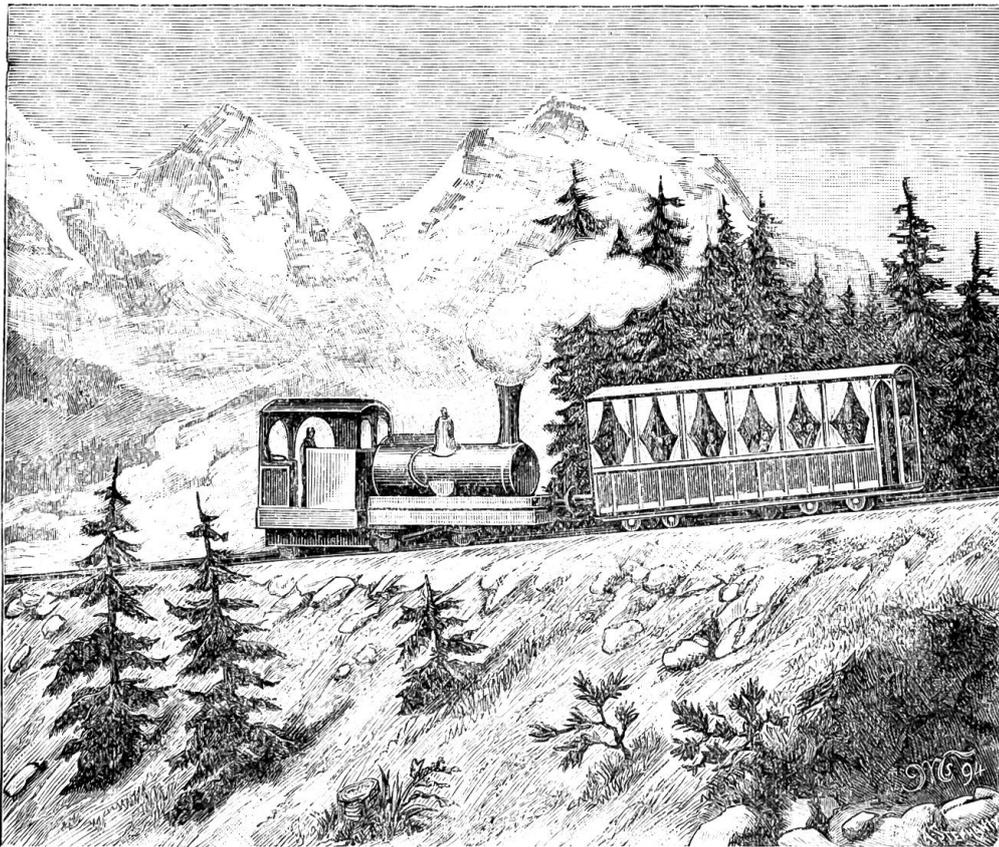


Partie an der
Drahtseilbahn
Lauterbrunnen-Grütschalp

zusteuernd. Es ist die in so kurzer Zeit berühmt gewordene Zahnradbahn über die Wengernalp und Kleine Scheidegg nach Grindelwald.

Von Lauterbrunnen aus durchfährt sie zunächst die Thalsohle, um dann den ungemein steilen Abhang von Wengen zu erklimmen. Hat sie diese Höhe erreicht, so wendet sie in einer längern Kurve und zieht sich langsam dem zerrissenen Grat des Tschuggens entlang, als ob es direkt auf das Jungfrauengebirge züginge. Aber in noch ziemlich respektabler Entfernung biegt sie wieder um, und der sich nun zeigende Anblick überwältigt auch das verstockteste Gemüt. Da liegen die drei Riesen, Eiger, Mönch und Jungfrau, in all' ihrer Pracht vor dem geblendeten Auge, und die Gletscher und Schneefelder glitzern, als ob sie mit Diamanten besäet wären.

Wie edel diese kolossalen Gipfel geformt sind! Das eben ist das Geheimnis, das auf jeden Menschen so tief wirkt: in diesen scheinbar so ungeordneten Bergmassen liegt eine nie geahnte Harmonie. Die einzelnen Linien sind scharf, kühn und unregelmäßig. Andere sie dir im Geiste etwas ab, und das ganze herrliche Bild ist entstellt. Ja, der Schöpfer hat es gut mit uns Schweizern gemeint, daß er uns dieses



Wengernalp.

Geschenk gegeben, aus dem wie sonst nirgends uns göttlicher Geist entgegentritt, vor dem wir bescheiden unser Haupt beugen müssen. Wer bis dahin noch nicht wußte, was Schönheit sei, der komme auf die Wengernalp, und wie durch eine höhere Offenbarung werden ihm die Augen geöffnet werden. Ja, hier ist es göttlich schön! Ein solcher Anblick wirkt nicht nur im Augenblick, er bleibt im Herzen drinnen ein ganzes Leben lang.

Von der Wengernalp aus steigt das Tracé fast gar nicht mehr bis zur Kleinen Scheidegg, wo ein neues großes Hotel dem Reisenden allen nur möglichen Komfort bietet. An herrlichen Alpenrosenfeldern vorbei steuert der Zug weiter den Berg hinab auf das freundliche Grindelwald zu und setzt seine Passagiere in der Nähe des Bahnhofes wieder auf festen Boden.

Gerne würden wir hier in Grindelwald länger verweilen, um von den Reifestrapazen auszuruhen, aber da wir uns vorgenommen haben, sämtlichen Bergbahnen unsern Besuch abzustatten, dürfen wir noch nicht ausruhen.

Leider steht uns kein Luftballon zur Verfügung, und so müssen wir vermittelst Dampfschiff und Eisenbahn unsern Wanderstab weitersetzen, nach dem lieblichen Territet.

Dort in der Nähe des alten savoyischen Schlosses Chillon erklimmt nun eine steile

Drahtseilbahn den Hügel, auf dem der Kurort und das Dörfchen Glion thronen. Raum läßt sich etwas Lieblicheres denken als ein Blick von der Station Glion aus auf die Umgebung und den Genfersee. Fast verborgen in üppiger Vegetation liegen die berühmten Gegenden von Montreux und Vivis tief unter dem Beobachter, die freund-

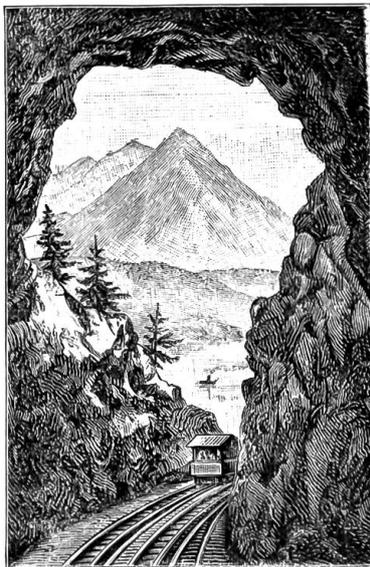
lichen Villen und die von Häusern begrenzten Straßen grünen hinauf. Bis fast gegen Genf hin läßt sich das rechte Seeufer verfolgen mit seinen so charakteristischen Weinbergen, die in leichtem Gefälle sich gegen den See und die Sonne hin neigen, während auf der gegenüberliegenden Seite steile, felsige Berge sich ernst aus dem lachenden See erheben, als wie ein festes Bollwerk, welches das diesseitige Ufer zu schützen scheint, unpassierbar für jedes Unheil. Weiter nach Westen hin jedoch verflacht sich auch dieses Ufer und weiße Punkte deuten Ortschaften an, die sich feenhaft im klaren Wasser spiegeln. Der See selbst erstrahlt je nach der Tageszeit und Witierung im abwechslungsreichsten Farbenspiel. Bald ist er hellblau mit dunkeln Schatten und ein malerisches Segelboot belebt die große Fläche, bald wiederum erscheint er in gewitterhafter Stimmung, ein beginnender Wind kräuselt die mächtige Flut, und im Augenblick färbt sie sich ganz dunkelgrün, während bald darauf die weißen leuchtenden Sturz-

wellen wie eine Herde weißer Schäflein sich ausnehmen.

Ungefähr dasselbe Bild, aber nur noch ausgedehnter, wird dem Reisenden vom Gipfel des Rocher de Naye zu teil. Hier kommt noch das ganze erhebende Panorama der gesamten Alpenkette hinzu. Gleich vis-à-vis vom Beschauer liegt die imponierende Kette der Savoyer Alpen, denen das weiße Haupt des Mont-Blanc den eigentlichen hochalpinen Charakter verleiht; links davon reihen sich die Dent du Midi, der Grand Combin, die Diablerets und die Berner Alpen an. Fürwahr eine Fernsicht, die es mit jeder andern aufnimmt! Dazu denke man sich den stimmungsvollen, herrlichen Vordergrund, und man erhält ein Bild, das jede Region, von der Gletscherwelt bis zur Traube und zahmen Kastanie, in sich faßt.

Versunken in diese Pracht und Herrlichkeit erinnern wir uns noch einer kleinen Bergbahn, welche zu dem Kurort Magglingen führt. Zu Füßen liegt die ganze große schweizerische Hochebene ausgebreitet, mit den anmutigen Städtchen Biel und Nidau im Vordergrund. Die von vielversprechenden Nebbergen umrahmten Seen von Biel, Neuenburg und Murten beleben die ganze weite Flur, die wie ein schön belaubter Garten anzusehen ist. Im Süden wird dieses friedliche Bild von der Alpenkette in ihrer ganzen Ausdehnung begrenzt, deren schönste Partien wir schon aus der Nähe von Mürren und Wengen aus kennen gelernt haben.

Noch einmal zieht es uns zurück an den Thunersee, wo wir noch dem Beatenberg einen Besuch abstaten. Mühe- und gefahrlos gelangen wir per Drahtseilbahn dorthin. Der breite, sonnige Rücken des schönen Berges mit seinem freundlichen Dörfchen bietet uns die beste Gelegenheit, um noch einen schönen Gesamteindruck mit nach Hause



nehmen zu können. Da stehen sie vor uns, die stolzen Häupter, die seit der Schöpfung der Welt treu und unwandelbar als Wall von Gott gesetzt über unserem Lande wachen, und die einem jeden Schweizer zuzurufen scheinen: sei treu und fest wie wir! Oder trägt vielleicht umsonst die stolze Jungfrau das Schweizerkreuz auf ihrem weißen Kleide? Wer einen solchen Bannerträger besitzt, dem wird es nicht bange um die Zukunft seines Vaterlandes! Wie lange währt es wohl, bis auch diese unnahbarste der Jungfrauen ihren stolzen Nacken beugen muß? die vorbereitenden Arbeiten sind bereits im Gang. Es ist ein kühner Plan, welcher auf große Schwierigkeiten stößt, der aber nichtsdestoweniger in wenigen Jahren zur Ausführung gelangen wird. In nicht allzu ferner Zeit wird der Sinkende Bote auch über diese Bahn berichten können.

Was ist ein Jahr?

Was ist ein Jahr? Ein Fluß. Vom Meer
hinan zur Quelle
Rehrt von den Tausenden zurück nicht eine Welle.

Was ist ein Jahr? Ein Nu im großen All
der Zeit.
Doch ewig bleibt dem Geist manch Nu von
Freud und Leid.

Was ist ein Jahr? Die Sphinx: Ein Rätsel
schwer und hoch;
Wer täglich treu sich müht, errät's am Ende doch.

Was ist ein Jahr? Ein Buch noch weiß von
Blatt zu Blatt,
Das jeder Tag für Tag sich selbst zu schreiben hat.

Was ist ein Jahr? Ein Feld, ein Acker, den
wir bauen,
Um mit des Himmels Gunst einst gold'ne Frucht
zu schauen.

Was ist ein Jahr? Ein Pfund von dir, o
Herr der Welt,
Laß mich's verwenden so, wie dir es wohlgefällt.
Sutermeister im Abendgold.

Frühe Frühlinge.

1186 blühten die Bäume im Januar. Im
Hornung sah man Apfel so groß wie Haselnüsse.
Im Mai schnitt man Korn und im August fand
die Weinlese statt.