

Per Bahn auf die Grosse Scheidegg oder gar aufs Faulhorn?

Autor(en): **Werren Regula / Werren, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot**

Band (Jahr): **276 (2003)**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-656780>

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.

Per Bahn auf die Grosse Scheidegg oder gar aufs Faulhorn?

Die Höhenwanderung von der Schynige Platte via Faulhorn nach der First gehört heute zu den beliebten Klassikern bei Wanderfreunden. Der liebeliche Bachsee und das Faulhorn mit seinem grandiosen Rundblick – einem der schönsten im ganzen Berner Oberland – locken jährlich Scharen von Wanderlustigen in diese weitgehend noch unberührte Gegend. Die wenigsten dieser Leute sind sich bewusst, dass vor hundert Jahren beinahe eine Eisenbahn auf den Faulhorngipfel gebaut worden wäre. Ebenso war eine Bahnverbindung zwischen Meiringen und Grindelwald geplant. Heute beinahe eine unvorstellbare Idee, aber damals war sie gar nicht so abwegig.

Wie es dazu kam ...

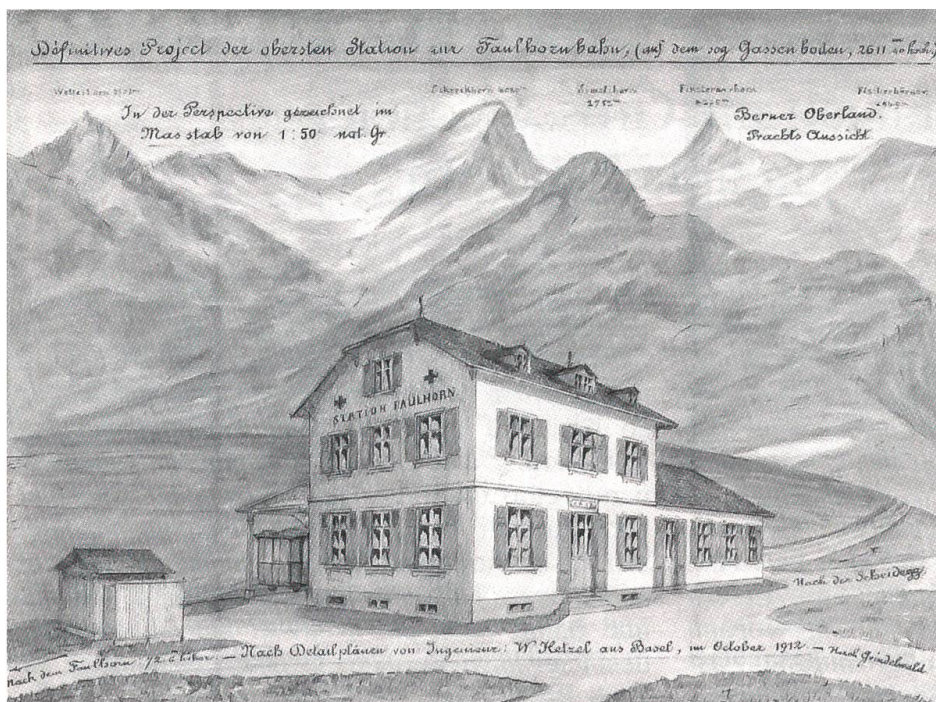
Im 19. Jahrhundert blühte der Tourismus in und um die Dörfer Meiringen und Grindelwald stark auf. Im Zusammenhang mit dem Zustrom fremder Bewunderer unserer Alpenwelt entstanden auf der direkten Verbindung der beiden Orte, durch das Reichenbachtal über den Passübergang Grosse Scheidegg, die grossen Kur- und Gasthäuser Kaltenbrunnensäge, Rosenloui mit dazugehörendem Kurbad, Schwarzwaldalp und Grosse Scheidegg. Die grandiose Landschaft mit den Gebirgsbächen, tosenden Wasserfällen, Felsen, dunklen Wäldern, den imposanten Bergen und

Gletschern übte eine starke Anziehungskraft aus. Berühmte Landschaftsmaler, Künstler und Schriftsteller hielten die einzigartige Naturschönheit in ihren Werken fest und verbreiteten so ihren Ruf weit in die Welt hinaus. Die Industrialisierung und das Aufkommen der Eisenbahnen begünstigten die Entwicklung des Reiseverkehrs, indem die Reisezeiten kürzer und das Reisen erschwinglicher wurde. In der Folge entstand überall eine grosse «Eisenbahneuphorie» und damit auch ein Wettlauf zur «Eroberung» des Faulhorns und der Grossen Scheidegg mit einer Bergbahn.

Bahnpioniere und Geschäftsleute bemerkten gegen Ende des 19. Jahrhunderts auf der Eisenbahnkarte im Berner Oberland eine Verbindungslücke zwischen Meiringen und Grindelwald. Bereits 1890, im Jahr der Eröffnung der Bahnstrecke nach Grindelwald, ging das erste Konzessionsgesuch für eine Zahnradbahnverbindung zwischen den beiden Fremdenorten an den Bundesrat. Da sich in den Gemeinden Widerstand gegen das Projekt bildete, wurden



Hotel Faulhorn um 1905, 2680 Meter über Meer



Projekt der «Station Faulhorn» von Hetzel und Fischer

die Projektarbeiten bald stillgelegt. Nach der Eröffnung der Brünigbahnstrecke Alpnach–Meiringen–Brienz 1888 entstanden auch im Haslital, zumindest auf dem Papier, etliche Bahnprojekte. Elias Flotron, Hotelier in Schatthalb, erhielt 1897 zusammen mit dem Financier Franz Josef Bucher aus Luzern die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn Meiringen–Grosse Scheidegg–Grindelwald. Ein von der Dorfgemeinde Meiringen eingereichtes Projekt wurde in Bern mit der Begründung nicht berücksichtigt, die Meiringer beabsichtigten bloss die Durchkreuzung des Projektes Flotron und Bucher. Wegen grosser Streitigkeiten der beiden Männer um die Drahtseilbahn zum Reichenbachfall bei Meiringen, seit 1899 in Betrieb, geriet das konzessionierte Scheideggbahnprojekt ins Stocken.

Neue Bahnprojekte ...

In den Jahren 1904/05 entstanden zwei neue Bahnprojekte um die Grosse Scheidegg und

das Faulhorn. Die Initianten behaupteten, dass eine solche Bahnverbindung für die umliegende Bevölkerung eine dringende Notwendigkeit sei und dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis entspreche.

Zuerst reichte Elias Flotron ein neues Zahnradbahnprojekt ein. Er wollte in erster Linie eine Touristenbahn bauen, «um die Schaulust des fremden reisenden Publikums zu befriedigen». Es waren wohl auch wirtschaftliche Interessen dabei, denn Flotron war Hotelier, Baumeister und Bahnbauer.

Zusammen mit ihm versprachen sich Meiringer Geschäftsleute zusätzliche Touristenbesuche und eventuell sogar mehrere neue Hotelbauten entlang der Strecke. Die projektierte Bahnlinie führt vom Bahnhof Meiringen aus und überwindet den steilen Eingang in das Reichenbachtal in zwei Kurven, wobei sie zweimal den Reichenbach überquert, das erste Mal dicht beim grossen Wasserfall. Dort sollte, in der Nähe der 1899 eröffneten Drahtseilbahn, eine zusätzliche Bahnstation entstehen. Die Linie führt weiter der Strasse entlang ins Gschwandenmaad, verlässt ab der grossen, ebenen, von dunklen Tannenwäldern und imposanten Felsen umgebenen Weidfläche den Saumweg und steigt rechts an den Hängen des Schwarzhorns empor. Das Projekt vermeidet den direkten Einbezug des Faulhorngipfels in die Linienführung, doch sollte eine Station am idyllischen Bachsee entstehen.

Der Ingenieur Hetzel und der Financier Fischer, beide aus Basel, sahen den Bau einer Transitbahn, einer direkten Verbindung zwischen Grindelwald und Meiringen mit einer

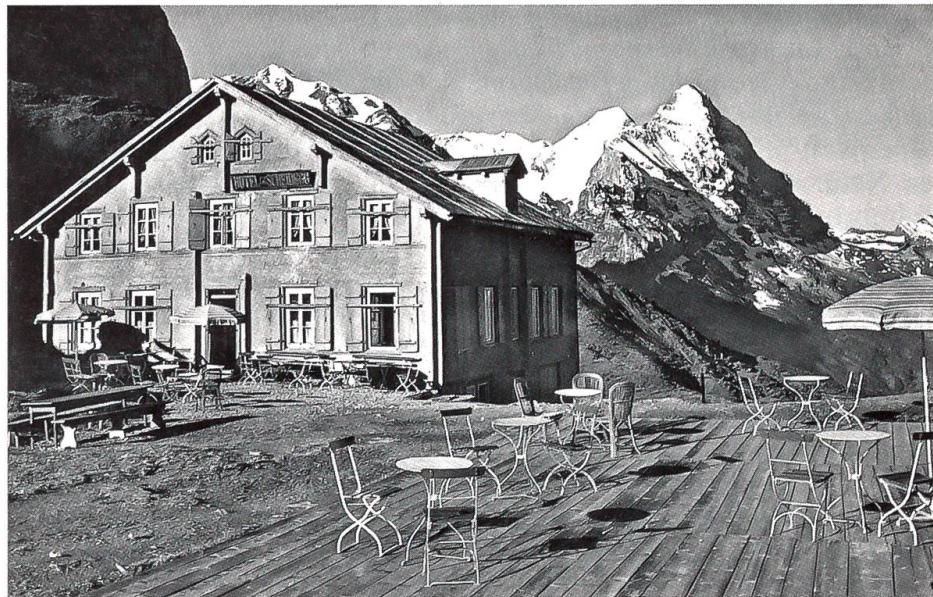
Abzweigung zum Faulhorn, vor. Bereits 1830–32 war auf dem Faulhorn das höchstgelegene Gasthaus in den Alpen erbaut worden. Es war ein solides Steingebäude, doch die einfachen Unterkünfte lagen laut dem Baedeker-Reiseführer von 1859 weit hinter denjenigen der Rigi zurück. Zu Fuss, auf Maultieren, Pferden oder in Sänften stieg, ritt oder schaukelte damals die illustre Touristenschar trotzdem Jahr für Jahr auf den Gipfel. Ein Pferd von Grindelwald aufs Faulhorn kostete 1908 zwanzig Franken und Sesselträger bekamen je sechs Franken für den beschwerlichen Aufstieg. Der grosse Aufwand lohnte sich alleweil, wie begeisterte Überlieferungen aufzeigen. Die wunderschöne Aussicht, die günstige Wetterlage mit wenig Nebel sowie die zunehmende Zahl der Gipfelbesucher waren für Hetzel und Fischer gute Gründe für die Idee der Faulhornabzweigung.

Die Linienführung des Transitprojektes beginnt ebenfalls am Bahnhof Meiringen. Es umgeht den Reichenbachfall und erreicht das Reichenbachtal durch eine weit ausholende Schleife über Geissholz. Dann führt es oberhalb der Strasse dem Abhang der Engelhörner entlang zum Talkessel des Hotels Rosenloui. Dort war ein 200 m langer Viadukt mit einer geradlinigen Eisenkonstruktion in seiner Mitte geplant. Weiter führt die Linie über die Grosse Scheidegg, also auf dem direktesten Weg nach Grindelwald. Die Streckenabzweigung würde ab der Bahnstation Grosse Scheidegg via Bachalpsee zum Faulhorn hin zielen, mit der Bahnstation 50 m unter dem Gipfel. Bei der Streckenfortsetzung sahen die Planer zur

Überwindung der grossen Höhendifferenz den Einbau einer Standseilbahn vor. Mit einer anschliessenden Schmalspurbahn sollte die Verbindung zur Schynige-Platte-Bahn, eröffnet 1893, hergestellt werden. Es war sogar die Rede von einer weiteren Abzweigung via Tschingelfeld über Axalp hinab zum Hotel Giessbach.

Parallelbahn in Grindelwald

Nach Grindelwald, dem Endpunkt der Berner Oberlandbahn und Anfangspunkt der Wengeneralbahn, strömten jährlich Tausende von Reisenden, der grösste Teil davon in der Absicht, den weiter im Tal zurückliegenden Oberen Gletscher zu besuchen. Da der bereits konzessionierte Aufzug zur Glecksteinhütte und zum Wetterhorn einen weiteren grossen Anziehungspunkt bilden würde, lag die Idee einer Bahnverbindung nahe. Die Herren Boss, Häsler, Reist, Studer und Weber reichten ein Gesuch für eine elektrische Schmalspurbahn ab dem Bahnhof Grindelwald zur Station Oberer Gletscher mit einer Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni ein. Der Berührungs-



Hotel Grosse Scheidegg um 1940

Bedeutende Schweizerinnen und Schweizer**Arthur Honegger**

ist als Schweizer 1892 in Le Havre geboren und in Paris 1955 gestorben. Unter den Komponisten der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts nimmt er eine bedeutende Stellung ein, indem er deutsches und französisches Kulturerbe fruchtbar zur Verschmelzung brachte. König David, Judith und Johanna auf dem Scheiterhaufen sind seine bekanntesten Werke.

Siehe Wettbewerbsfragen auf Seite 83.

punkt dieser Bahn zu den beiden Scheideggbahnprojekten lag darin, dass die Strecke zwischen Bahnhof und Oberem Gletscher genau identisch verlaufen sollte.

Die Einigung

Um die durch Bundesbern zu vergebende Bahnkonzession entbrannte zwischen den Initianten ein heftiges Seilziehen. Mit Briefen und Plänen versuchte jeder, die Konzessionsvergabe zu seinen Gunsten zu beeinflussen. Doch es herrschte nicht überall Freude über die Bahnprojekte. Zunehmend meldeten Private und Interessengemeinschaften, vorab die Bernische Vereinigung für Heimatschutz, Bedenken an über die drohende Verbauung der Alpenwelt mit Bahnen. Der schönen unberührten Natur sollten nicht spekulative Hotel- und Bahnprojekte aufgezwungen werden, die bei einem mit Sicherheit eintretenden späteren Abklingen des Booms nicht mehr rückgängig zu machen wären. Auch das Ausland verfolgte die vielen Bahnprojekte mit Skepsis. In London wurde Ende 1905 sogar eine «Gesellschaft zum Schutz der schweizerischen Naturschönheiten» gegründet. Kein Wunder also, dass die Initianten es nicht leicht hatten, die Konzessionshürde zu nehmen, und sich Sorgen zu machen begannen, ob überhaupt eines ihrer Projekte es schaffen würde. So lag es auf der Hand, dass sie miteinander Kontakt auf-

nahmen und auf Grund der Widrigkeiten notgedrungen ein gemeinsames «Initiativ-Comité» gründeten.

Die Konzessionserteilung ...

Die vereinigten Initianten reichten bald darauf zwei Konzessionsgesuche ein: für eine Scheideggbahn und für eine Faulhornbahn. 1907 stimmten Stände- und Nationalrat den Konzessionen zu. Die Bahnprojekte hatten ein etwas geändertes Aussehen. Anders als bisher bestand das Projekt der Scheideggbahn aus einer reinen Adhäsionsbahn. Ähnlich wie bei den Alpenbahnstrecken am Gotthard und Lötschberg war vorgesehen, die beidseitigen Anstiege bis zur Passhöhe durch Kehrschleifen und Kehrtunnels zu überwinden. Bei einer Streckenlänge von 51 Kilometern wäre der Fahrpreis 2. Klasse für die einfache Strecke auf stattliche Fr 21.– zu stehen gekommen. Das Faulhornbahnprojekt erhielt im Bewilligungsverfahren einen grossen Abstrich. Gemäss der Empfehlung des Bundesrates, der Strecke Faulhorn bis Schynige Platte die Zustimmung zu verweigern, erteilten die Eidgenössischen Räte der Faulhornbahn lediglich die Konzession für den Abschnitt Grosse Scheidegg bis Faulhorn.

Das Ende des Traums

Ab dann wurde es ruhiger um die beiden Bahnprojekte. Einerseits waren im Berner Oberland bereits etliche Bergbahnen in Betrieb, die Konkurrenz grösser, die Finanzierung schwieriger, die Aussicht auf Rendite kleiner, und andererseits eroberten die Postautomobile über neue Passstrassen die Alpenregion. Ganz verschwand die Bahnidee indes selbst in der Zeit des Ersten Weltkriegs nicht, denn Jahr um Jahr ersuchten die beiden Gesellschaften um eine Fristverlängerung für die Konzession der Scheidegg- und Faulhornbahn. Schliesslich endete in den Zwanzigerjahren mit dem Auslaufen der Konzessionen der Bahntraum «Grosse Scheidegg und Faulhorn».