

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 28 (2015)
Heft: 9

Artikel: Lang lebe die Cassonsbahn
Autor: Maurer, Philipp
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-595436>

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.](#)

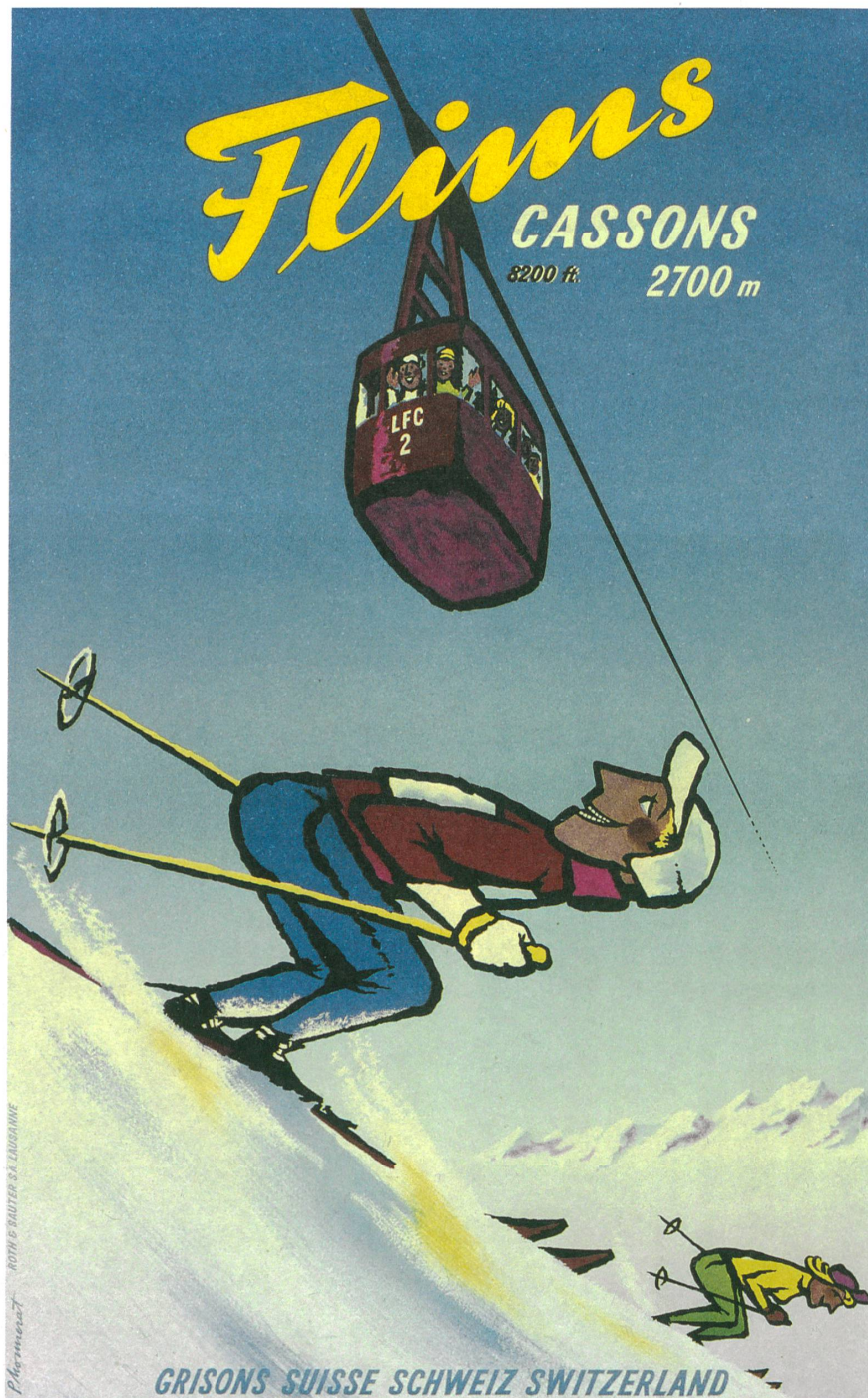
Download PDF: 11.05.2025

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

Lang lebe die Cassonsbahn

Im Land der Seilbahnen fehlt ein Denkmal. Was auf der Furka-Bergstrecke gelungen ist, soll in Flims möglich werden: eine alte Seilbahn erhalten.

Text: Philipp Maurer



Die Cassons-Seilbahn in Flims ist Teil der ruhmreichen Geschichte des Wintertourismus und soll als Denkmal weiterleben. Tourismus und Bahnen haben aber auch Grafikgeschichte geschrieben. Hier das Plakat aus dem Jahr 1956 von Pierre Monnerat. Plakat: Kantonsbibliothek Graubünden

Zugegeben, ich bin ein Seilbahn-Nostalgiker. Mein Herz hüpft, wenn ich mit der Teleférico del puerto, Baujahr 1931, das Hafenbecken von Barcelona überquere. Ich bin mit meiner Freude nicht allein, jährlich geniessen Tausende dieses Vergnügen. Die Bahn ist Kulturdenkmal und Tourismusmagnet. In Deutschland erklärte das Bayerische Amt für Denkmalpflege vor zehn Jahren die Predigtstuhlbahn von Bad Reichenhall, gemäss Werbung die «Grande Dame der Alpen», zum technischen Denkmal. Die Denkmalstiftung Baden-Württemberg wählte im September 2013 die Schauinslandbahn bei Freiburg im Breisgau zum «Denkmal des Monats». Doch in der Schweiz gibt es kein Seilbahndenkmal, obschon sie das Seilbahnland par excellence ist – mit etlichen technischen Wunderwerken an aussergewöhnlichen Orten. Hinter der Seilbahngeschichte stecken bedeutende technische Entwicklungen, sie sind ein zentraler Teil der Industriekultur des Landes. Die Namen der Firmen Von Roll und Garaventa strahlen weltweit. Luftseilbahnen als Zeugen und Werke zu erhalten, das ist der Schweiz fremd. Der Abbruch der Weissensteinbahn, eines Denkmals von internationalem Rang, war nur das letzte Beispiel von Unverstand.

Noch zwei sind übrig

Geschichte, anschaulich in Häusern, Geräten und Maschinen, ist nicht nur wichtig für das Selbstverständnis einer Gesellschaft, die Bedeutenderes erlebt hat als Morgarten und Marignano und die mehr kann als Käse und Schoggi herstellen, diese Geschichte und ihre Produkte sind auch beliebt. Wie gerne übernachten wir in Jugendstilhotels, rauschen mit der renovierten «Schiller» über den Vierwaldstättersee und erklimmen mit Dampf das Brienzer Rothorn. Wir bewundern die Landschaft genauso wie die Zeugen der Zeit vor mehr als hundert Jahren, als die Landschaft in der Belle Époque erobert worden ist.

Die Fünfzigerjahre des letzten Jahrhunderts waren der zweite Höhepunkt des Alpentourismus. Damals kam die Erschliessung der Alpenhänge mit Luftseilbahnen in Fahrt. In Massen begannen die Menschen, mit Seilbahnen auf die Gipfel und mit den Skis hinunterzufahren. Aus diesen goldenen Jahren sind nur noch zwei Pendelbahnen erhalten. Eine fährt im Wallis von Stalden über Staldenried nach Gspon. Die andere fährt seit 1956 von der Alp Naraus auf den Fil de Cassons in der Gemeinde Flims. Die Anlage – Gondeln, Bauten, Nebenbauten – überzeugt durch ihre Geschichte und ihre trotz Modernisierungen weitgehend ursprüngliche Technik. Mich freut, wie viel von der ästhetisch hochwertigen Ausführung der Bauten noch vorhanden ist. Wie sie in die Landschaft eingebettet ist, kann vielen anderen Bahnen Vorbild sein. Von der Bergstation sieht man auf Bündner Gipfel von Rang und Namen. Kurz –

die Cassonsbahn ist ein Verkehrsdenkmal erster Güte. Sie ist ein Kulturgut von nationaler Bedeutung, was auch das Seilbahninventar des Bundes herausgefunden hat.

Abstimmung im September

Die kommerziellen Bahnbetreiber können mit meiner Forderung, ein solches Denkmal zu pflegen, wenig anfangen. Seine Transportkapazitäten sind bescheiden, und sie haben Angst vor hohen Personalkosten und bodenlosen Investitionen. Und so wird die «Weisse Arena Gruppe» in absehbarer Zeit die Cassonsbahn stilllegen. Vor Ort setzt sich der Verein Pro Cassons dafür ein, dass der Grat weiterhin erschlossen bleibt, am liebsten mit der alten Bahn. Die Behörden sehen das anders. Sie legen der Gemeindeversammlung im September einen Planungskredit für eine neue Bahn vor. Weder die historische Anlage noch die Anliegen von Pro Cassons haben darin Platz. Darum empfiehlt der Verein kurzum, das Geschäft abzulehnen.

Möge diese Empfehlung wirken! Dann kann die Cassonsbahn ab Oktober ein neues Leben als Museumsbahn beginnen. Eine neue Trägerschaft – Pro Cassons, die Gemeinde Flims, das Bundesamt für Kultur, der Kanton, der Heimatschutz und die Seilbahnfreunde – kann und wird Ideen entwickeln. Neu wird es heissen: «Schaut, so wird es gehen!», statt: «Tut uns leid, geht nicht.»

Wie die Furka- und die Älplibahn

In den vergangenen Jahren haben Fachleute und Freiwillige mit fantastischem Einsatz verschiedene technische Denkmäler gerettet. Die Flotte von Raddampfern auf Schweizer Seen oder die drei «Ju-52»-Flugzeuge sind Beispiele. Massgebend, dass es funktioniert, eine komplexe technische Anlage als Denkmal auf privater Basis zu pflegen, ist die Furka-Bergstrecke. Niemand bezweifelt den Denkmalwert der Anlage, niemand fürchtet sich um die Sicherheit der Passagiere. Dass sich das Modell auf Luftseilbahnen übertragen lässt, beweisen die Betreiber der Malanser Älplibahn. Vor mehr als dreissig Jahren zeichneten Seilbahnfreunde für 550 000 Franken Anteilscheine als Grundstock für die Sanierung und leisteten mehr als 6000 Stunden Fronarbeit. Ihre Begeisterung für die Älplibahn ist bis heute nicht abgeklungen.

Den Anfang für die Erhaltung der Cassonsbahn wird die «Weisse Arena Gruppe» machen. Ihr Chef Reto Gurtner überlasse die Anlage einer neuen Trägerschaft für einen Franken und dotiere das Betriebskapital mit jenem Betrag, den ihn der Rückbau kosten würde. Und dann gehts los mit dem zweiten Leben! Das Cassons-Beizli auf dem Grat wird uns alle willkommen heissen mit einem Plättli mit Brot, Käse und Andutgel aus der Surselva und Wein aus der Bündner Herrschaft. ●



Bergbahn, Bergstation, Talstation – die Cassonsbahn ist integral zu erhalten.