

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Band: 7 (1912)
Heft: 9: Bergbahnen

Artikel: Bergbahnen
Autor: Otto, Fritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-171002>

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: 09.11.2024

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

HEIMATSCHUTZ

Zeitschrift der «Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz»

HEFT No. 9
SEPTEMBER 1912

BULLETIN DE LA «LIGUE POUR LA CON-
SERVATION DE LA SUISSE PITTORESQUE

JAHRGANG
- - - VII - - -

Nachdruck der Artikel und Mitteilungen *bei deutlicher*
***** *Quellenangabe* erwünscht *****

La reproduction des articles et communiqués *avec*
***** *indication de la provenance* est désirée *****

BERGBAHNEN.

Von *Fritz Otto*, Basel.

Der Entscheid der hohen Bundesversammlung über Gewährung oder Verweigerung einer Diableretsbahn-Konzession steht in naher Aussicht. Vielen unserer Mitglieder bedeutet dieser Berg nicht das gleiche wie die Jungfrau, wie das Matterhorn. Den Waadtländern dagegen ist das Fernhalten der Spekulation von ihrem einzigen Schneegipfel ebenso tief ins Herzen geschrieben, als der Wunsch, die Täler die ihn umgeben in ihrer Unberührtheit zu erhalten. Zahlreich sind die Protestschreiben, welche in Bern heute schon eingetroffen sind. Wir hoffen, dass sie vom Bundesrate gewürdigt und unterstützt werden. Das in Kraft bestehende Eisenbahngesetz verleiht unserer höchsten Behörde die Macht, eine Konzession auch dann zu verweigern, wenn andere Gründe als die Wahrung der militärischen Interessen es rechtfertigen. Schon vor Jahresfrist hat in den Ständeratsverhandlungen Herr Bundesrat Forrer auf diese Befugnisse der Bundesversammlung hingewiesen. Diese anderen Gründe können ethischer Natur sein, oder in engem Zusammenhang mit einer weitsichtigen Auf-



Abb. 1. Jungfraubahn und Silberhorn. Der Mastenwald und das Drahtnetz längs der Bahnlinie wirken als banale Störung der Hochgebirgslandschaft. Aufnahme von *Wehrli A.-G.*, Kilchberg. *Fig. 1.* Le chemin de fer de la Jungfrau et le Silberhorn. Une forêt de poteaux et un affreux réseau de câbles jettent une note discordante dans ce superbe paysage de haute montagne. Cliché *Wehrli S. A.*, Kilchberg.



Abb. 2. Die Findelenbachbrücke der Gornergratbahn. Die Eisenkonstruktion auf den Steinpfeilern bietet keine schöne Massenwirkung; sie erscheint als etwas Fremdes, Zerrissenes in der Landschaft. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 2. Le pont de fer lourd et raide jeté sur deux piliers de pierre et qui coupe brutalement le paysage est en complète disharmonie avec celui-ci. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.

fassung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse unserer Gebirgsgegenden stehen. Sie zu beleuchten gehört zu den weitverzweigten Aufgaben des Heimatschutzes. Daher die Bedeutung, welche den Fragen der Bergbahnen und der Fremdenindustrie auf dem diesjährigen II. internationalen Kongresse für Heimatschutz in Stuttgart eingeräumt wurde. Die inhaltvollen Referate, welche über diese Themen gehalten wurden, gelangten seither in der Zeitschrift „Wissen und Leben“ zur Publikation. Ein Sonderabdruck bildet die Beilage der vorliegenden „Bergbahnnummer“. Da diese Vorträge die *prinzipielle* Behandlung der Frage enthalten, muss ich mich damit begnügen, nachdrücklich auf sie zu verweisen. Die Bereicherung des eigenen Wissens und die Form-

vollendung der Ausführungen werden beim Durchlesen den kleinen Zeitaufwand vollauf entschädigen!

Die Illustrationen der heutigen Nummer bilden einen Teil der Projektionsbilder, welche in Stuttgart, anschliessend an den Vortrag unseres Herrn Obmanns, vorgeführt wurden. Ihr Zweck ist ein mehrfacher.

In erster Linie sind sie bestimmt, die Wirkungen zu veranschaulichen, welche

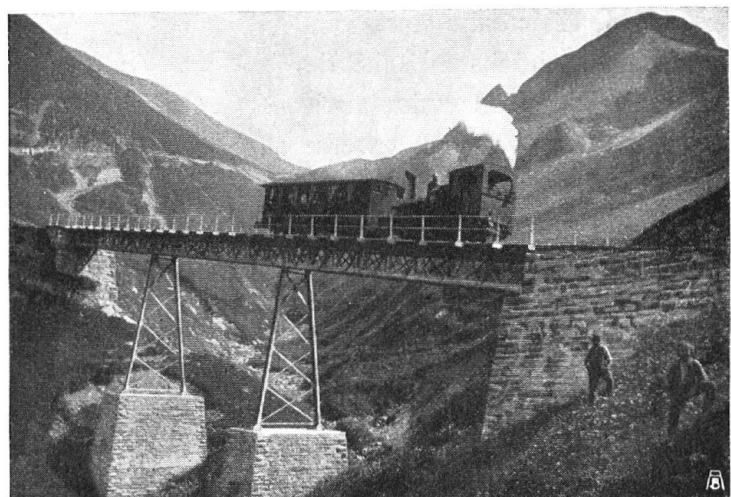


Abb. 3. Brücke der Brienz Rothornbahn. Magere und hässliche Eisenkonstruktion. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 3. Un des ponts du chemin de fer du Brienz Rothorn. Construction en fer, maigre et hideuse. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.

Abb. 4. Die Teufelsbrücke in der Schöllenschlucht. Die wuchtige und doch elegante Steinkonstruktion scheint mit der Natur verwachsen. Ein Fingerzeig für die „Schöllenenbahn“! Aufnahme v. Wehrli A.-G., Kilchberg.

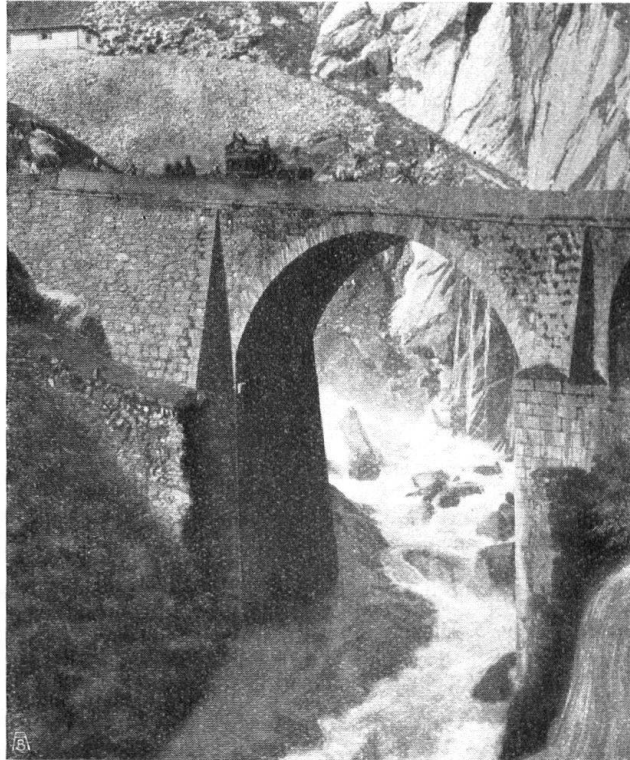


Fig. 4. Le pont du diable dans la gorge des Schöllenen. Cette puissante et cependant élégante construction de pierre semble faire corps avec la nature qui l'entoure. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.



Abb. 5. Viadukt Val Russein der neuen Linie Ilanz-Disentis der Rät. Bahn; hinten die alte Holzbrücke. Auch diese Steinbrücke der Rät. Bahn ist ein Kunstwerk, das die Grossartigkeit der Natur nur unterstützt, nicht schädigt. Aufnahme von Huonder, Disentis. — Fig. 5. Le viaduc du val Russein, Nouvelle ligne Ilanz-Disentis des chemins de fer rhétiques. Ce magnifique pont de pierre au lieu d'enlaidir la nature lui apporte au contraire un attrait nouveau. Cliché Huonder, Disentis.



Abb. 6. Im Bau begriffene Drahtseilbahn für Wintersport in Mürren. Der hochgelegte Bahnkörper durchschneidet die Landschaft in hässlicher Weise. Aufnahme von Fr. Rath, Basel. — Fig. 6. Un funiculaire en construction, destiné aux sports d'hiver, à Mürren. Cette ligne surélevée coupe le paysage de la façon la plus désagréable. Cliché Fr. Rath, Bâle.

durch die Bahnanlage selbst hervorgerufen werden. Hierbei müssen die verschiedenartigen Systeme, d. h. Adhäsions- und Zahnradbahnen mit Dampf- oder elektrischem Betrieb, Drahtseilbahnen, Schwebebahnen und Schlittelbahnen erwähnt werden.

Von allen Traktionsmitteln bringt die alte pustende Dampflokomotive das geringste Unheil. Die Bahnanlage ist trotz Zahnstange

an relativ mässige Steilheit gebunden, sie schmiegt sich leicht der Landschaftslinie an, sie vermeidet die allzu schroffe Betonung der mathematischen Gesetzmässigkeit der Drahtseilbahnen. Bei der elektrischen Traktion wird dagegen der Bahnkörper von einer doppelten Reihe kahler Stangen, die einen für die Stromabgabe, die anderen für die Telephon- event. Telegraphleitungen umrahmt. Mancherorts wird auf diese Weise das Hässliche in die edelsten Gebirgsszenarien hineingetragen. (Abb. 1.) Ausserhalb der eigentlichen Hochgebirgszone können die benötigten Kunstbauten, z. B. Brücken, derart sein, dass sie wirkungsvolle, selbst monumentale Eindrücke erzeugen. (Abb. 4.) Da ich diese Zeilen in Zermatt niederschreibe, wird man es mir verzeihen, wenn ich meinem täglichen Bedauern darüber Ausdruck gebe, dass der Überbrückung des Findelenbaches, als einer Baute, welche vom meistbegangenen Weg aus in unmittelbarer Nähe sichtbar ist, keine edlere Lösung unter Vermeidung des eisernen Bahnkörpers gegeben wurde. (Abb. 2.) Sobald aber diese Kunstbauten in unmittelbarem Zusammenhang mit den gewaltigsten Gebirgsformen erscheinen, so erwecken auch sie in uns schmerzliches Unbehagen.

Geradezu verletzend wirken die Anlagen, welche in pfeilgerader Linie die Landschaft durchschneiden und zum Teil auf hässlichen Viadukten oder Dämmen geführt werden. Klassische Beispiele dafür sind u. a. das Tracé der Mürrenbahn von Lauterbrunnen nach der Grütschalp (Abb. 8), die Stanserhornbahn (Abb. 9), die Beatenbergbahn; nicht viel besser ist die Niesenbahn, obschon die Zeitschrift „Sport“ kürzlich Worte hoher Begeisterung gefunden hat, um ihre zwei „idealen Seilbahn-Längsprofile“ zu rühmen. Welche neue Gefahr unserem Lande droht, haben mir die ersten Ferientage erwiesen. Mit wahrer Entrüstung

erblickte ich auf einer Fusswanderung, die mich nach Mürren hinunterführte, den neu angelegten Bahnviadukt, auf welchem künftighin Bobsleighs und Fahrer mühelos auf den Allmendhubel, den Höhepunkt der Bobsleighstrasse, befördert werden. (Abb. 6.) Die hässliche Anlage durchschneidet schöne, von weitem sichtbare grüne Wiesen, welche ausserhalb der Sphäre der Hotels liegen; ihnen



Abb. 7. Drahtseilbahn für den Wintersport in Les Avants. Auch hier wird das Terrain rücksichtslos durchschnitten, die ganze Landschaft entstellt. —
Fig. 7. Funiculaire des Avants destiné aux sports d'hiver. Ici aussi la nature est affreusement défigurée par la ligne de chemin de fer.

gegenüber die Jungfrau; dazwischen eine sogar vom Talgrund sichtbare, hochaufgeworfene Terrasse zur Aufnahme neuer Eisplätze. Einige Tage darauf wiederholte sich mir der gleiche Eindruck beim Anblick der Drahtseilbahn von Les Avants nach Sonloup. Zum gleichen Zweck erstellt, führt sie mitten durch die Narzissenfelder. (Abb. 7.) Wie wird sich die Bahn von Engelberg nach der Gerschnialp gestalten? Die Pläne sind mir unbekannt; aber schon wurden die Erdarbeiten in Angriff genommen und das aufgeworfene Tracé ist von den meisten Punkten bei Engelberg sichtbar. Eine Drahtseilbahn von St. Moritz nach Chantarella ist ebenfalls im Bau begriffen.

Der Heimatschutz hofft, dass weitere Konzessionen für Bahnen auf Berge mittlerer Höhe unterbleiben werden. Er hat seine prinzipielle Bekämpfung auf die Hochgipfelbahnen beschränken müssen. Darf er aber stillbleiben gegenüber den Gefahren, welche die neu entstandene Winter-Fremdenindustrie mit sich bringt? Gewiss sind die genannten Anlagen zweckdienlich, so gut als es die erste ihrer Art von Davos nach der Schatzalp ist; aber sie sprechen jedem landschaftlichen Schönheitssinn Hohn. Sie legen ein schlimmes Zeugnis ab für das Verständnis, das mancherorts unseren fremden Gästen entgegengebracht wird. Der kleinen Schar unter ihnen, welche rücksichtslos solche Einrichtungen, die sie im eigenen Lande nicht besitzen, verlangen oder sogar finanzieren, darf nicht Gehör geschenkt werden, es sei denn, dass sie bereit wären Taxen zu bezahlen, welche eine kostspieligere, unterirdische oder möglichst unauffällige Anlage ermöglichen würden. *Schwebebahnen* sind ebenso hässlich vom ästhetischen Standpunkt als verletzend in ethischer Hinsicht. In der Schweiz war die erste derartige Einrichtung der

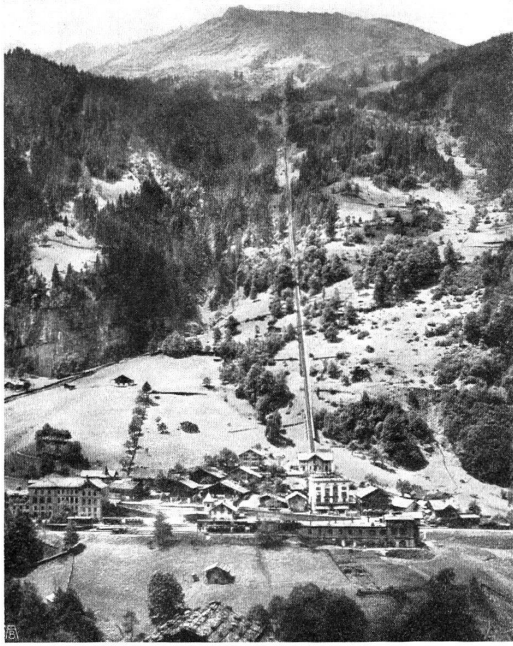


Abb. 8. Drahtseilbahn nach Mürren. Typisches Beispiel, wie die schnurgerade Linie eine sonst reizvolle Alpenlandschaft, auch auf weite Entfernung hin, zerschneidet. Aufnahme von Wehrli, A.-G., Kilchberg. — Fig. 8. Chemin de fer funiculaire de Mürren. Exemple typique de voie absolument rectiligne dont on aperçoit à grande distance l'afreuse coupure au milieu d'un ravissant paysage alpestre. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.

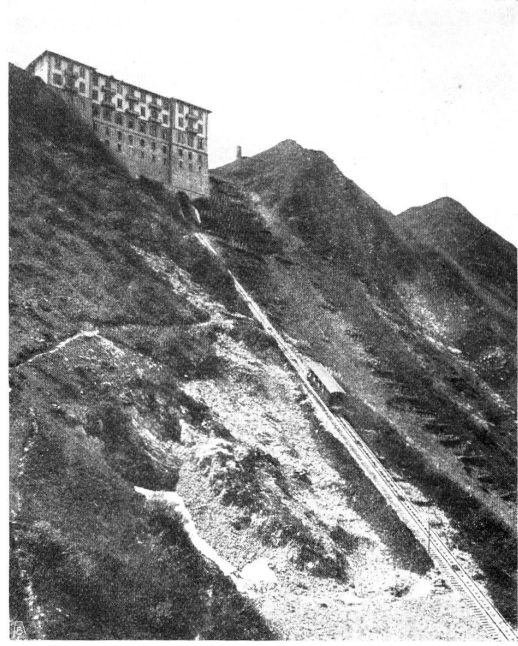


Abb. 9. Stanserhornbahn mit dachlosem Hotelkasten. Das Tracé ist über reizvolle Partien des Berges geführt, die dadurch verhässlicht wurden. Aufgenommen von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 9. Le chemin de fer du Stanserhorn avec son hôtel sans toit, informe cube de pierre. Le tracé coupe, en les défigurant, les parties les plus pittoresques de la montagne. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.

Wetterhornaufzug. Er steht seit 1908 bis zu seiner ersten Station 1677 m hoch bei einer Höhenüberwindung von 420 m im Betriebe. Beim Wechselspiel dieser auf- und abgehenden Lufthäuschen wird die mächtige Wirkung der Höhenrichtung vernichtet; die schönsten Gebirgszüge, nur sie kommen ja in Betracht, werden zu den Trägern sensationeller Belustigungsanlagen erniedrigt. (Abb. 10 u. 11.)

Schlittelbahnen, wie sie über den Aletschgletscher (Abb. 17) und auf die Spitze des Montblanc projiziert werden, existieren glücklicherweise noch keine. Die Abneigung in der Schweiz gegen eine derartige Verschandelung unserer Gletscherwelt ist allgemein. Man fragt sich dagegen, welcher Art die leichte und gefahrlose Verbindung zwischen dem künftigen Prachthotel auf dem Jungfraujoch und dem Märjensee sein wird, deren Studium die Jungfraubahngesellschaft ihrem letzten Jahresbericht zufolge in den nächsten Jahren vornehmen wird.

Eine andere Art der Schönheitsschädigungen bilden die Begleiterscheinungen sämtlicher Gebirgsbahnen. Der Knappheit des Raumes wegen kann ich bloss darauf hinweisen. Sie bestehen meistens aus den *Bauten* an der Bahnlinie selbst, aus den *Hotels* und *Gebäulichkeiten* aller Art, welche auf den Gipfeln entstehen, als Belvédères, Umzäunungen, welche, neben ihrem praktischen Wert, für uns auch den Vorzug haben, die Kläglichkeit der mentalen Verfassung vieler ihrer Besucher deutlich zu illustrieren. Ja, ganze Jahrmärkte entstehen auf den berühmtesten dieser Gipfel, so auf dem Rigi, 1800 m. Der berechtigte Ruhm, die schönste Aussicht der Mittelschweiz zu bieten, genügt ihm nicht, um die Ansprüche seiner kosmopolitischen Besucherschaft zu befriedigen. (Abb. 12, 13, 14, 15.) Am Fusse der ewig schönen Jungfrau mit ihren Firnfeldern, welche im Sonnenlichte in blendender Reinheit bis über die nördliche Grenze zu den Kämmen des Schwarzwaldes hinüberleuchten, ist ein hässlicher Wirrwar von Bauten und Drahtnetzen entstanden. Jede Station im Inneren des Berges muss zur Ausbeutung der besitzenden, sensationslustigen Globetrotters herangezogen werden. (Abb. 18 u. 19.) Photographenapparate und Vaterlandsfahne werden mitten in die Firnwagen aufgepflanzt. Sie dienen als Attraktionsmittel zur weiteren Ausbeutung der wohlgefüllten Taschen. Das Grosse wird mit dem Kleinlichen aufs engste vermengt. Hinter Tür und Fenster wird Schutz gegen die empfindliche Kälte der Luft gesucht. Die meisten der Besucher ziehen ihr die Atmosphäre der Wirtstube vor, welche zur Vollendung der Glückseligkeit unentbehrlich ist. So ist es auf Station Eismeer; ähnlich, wenn nicht schlimmer, wird es sich nunmehr auf Station Jungfraujoch verhalten, wo die Ruhe der Gletscherwelt in den Fluten des bunten Wanderpublikums und einer sommerlichen Wintersport-Kohorte untergehen wird (Abb. 16). Das Wesentliche im Hochgebirge, der Charakter überirdischer Grösse und weihevoller Einsamkeit, wird zerstört. Sogar nachts werden von der Eigerwand aus immer neue Scharen mit dem Scheinwerfer angelockt, bis seine Lichtgarbe vom Gipfel selbst in alle Länder eindringen kann . . . ?

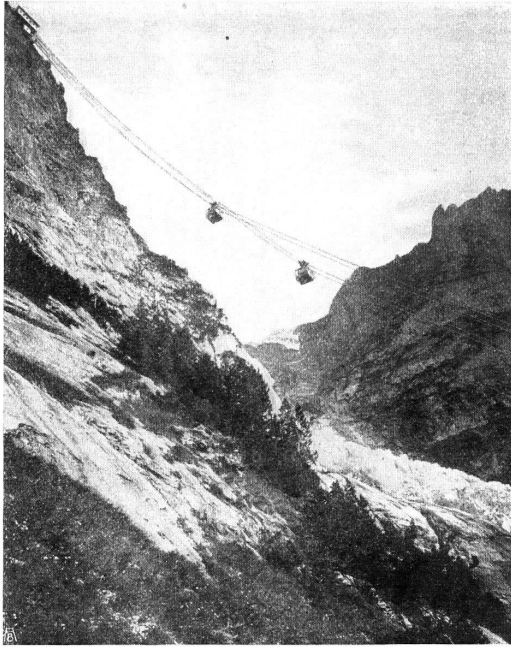


Abb. 10. Wetterhornaufzug mit oberem Grindelwaldgletscher. Die Drähte und Kabinen erscheinen von weitem als Spielzeug, das schlecht zum herben Ernst des Hochgebirges passt. — Fig. 10. L'ascenseur du Wetterhorn et le glacier supérieur de Grindelwald. Les câbles et les voitures, qui ont l'air à distance de jouets d'enfants, s'harmonisent fort mal avec le caractère grave et fier de la montagne.

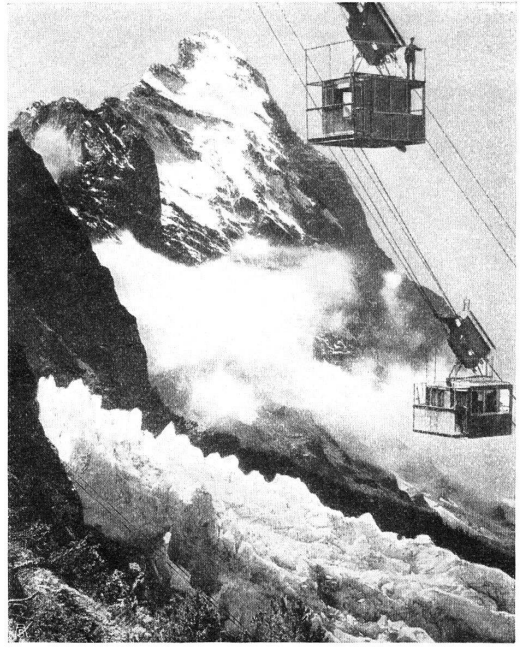


Abb. 11. Wetterhornaufzug mit Eiger. Das sensationelle Menschenwerk neben dem Schneeriesen entbehrt jedes ästhetischen Wertes und erscheint als Kuriosität für Snobs. — Fig. 11. L'ascenseur du Wetterhorn et l'Eiger. Cette entreprise purement industrielle, dépourvue de tout caractère esthétique, produit un effet ridicule en face du géant des Alpes et ne peut être qualifiée que de curiosité pour snobs.

Die Absicht liegt mir fern, die Schönheit der mühelos gewonnenen Aussicht abzuleugnen. Aber die Art der Empfindung des Wanderers und des gewohnheitsmässigen Besuchers der Bergbahnen ist eine so total verschiedene, dass die Würdigung jener Schönheit bei den beiden nichts Gemeinsames hat. Vor wenigen Tagen bot sich mir neuerdings ein Beispiel hiefür, als ich den Weg vom Findelengletscher nach Ryffelalp durchwanderte. Ich hatte s. Z. diesen bescheidenen Ausflug befreundeten Bekannten empfohlen, obschon ich selbst nicht Gelegenheit gehabt hatte, ihn auszuführen. Ihre Enttäuschung war ebenso gross als meine neuliche Überraschung. Sie hatten die paar Steine, die diese Bergchaussee verunebnen und die Glut der Sonne, welche durch lichten Waldbestand hindurchdringt, empfunden; die Schönheit der einzelnen Arven und Lärchen, wie sie in seltener Grösse vorkommen, die Macht des Kampfes, den sie seit Jahrhunderten führen, die Fröhlichkeit der schäumenden Bäche, die ergreifende Ruhe des mitten in sonnbestrahlten Weiden errichteten Dorfes Findelen, hatten es nicht vermocht, sich der Seele der neugierigen, sensationsbedürftigen Spaziergänger zu offenbaren. Die Worte, mit welchen Prof. Bovet in unserer heutigen Beilage das Wesen des wahren Bergsteigers in so anschaulicher Weise zu kennzeichnen verstanden hat, würden bei ihnen, wie bei vielen unserer Gegner auf einen Mangel an Verständnis stossen, der nur erklärlich scheint durch physiologischen Defekt ähnlicher Art, wie diejenigen der Seh-, Hör- und Sprachorgane. Wir können diese unsere Gegner nur bedauern und müssen in jener Gebrechlichkeit des Empfindungssystems den natürlichen Grund ihrer Haltung erblicken. Aber unerklärlich, wenn nicht schlimmer ist das Verhalten derjenigen, welche fühlen und verstehen wie wir, die aber dennoch das Ideal der Unberührtheit der Hochgipfel preisgeben. Kleinlicher Profit, Befriedigung eines persönlichen Wunsches können für ihr Vorgehen ausschlaggebend sein. Andere wiederum stehen im Banne vermeintlicher höherer ethischer Gründe, welche sich trotz aller Künstelei nicht in Einklang mit ihrer allgemeinen Überzeugung bringen lassen. Oft rufen sie dabei das demokratische Prinzip an, dass allen die Schönheiten des Hochgebirges zugänglich gemacht werden sollen; viele verletzen es aber selbst, indem sie der Jungfraubahn einzig und allein dieses Privilegium einräumen wollen.

Die Tabelle, welche den Ausführungen unseres Herrn Obmanns beigegeben ist, zeigt, welche Menge von Bergbahnen im Mittelgebirge entstanden sind. Ich verzichte darauf, sie nochmals aufzuzählen. Es sei jedoch daran erinnert, dass ausser den *bestehenden* folgende Gebirgsbahnen u. a. m. konzessioniert wurden: Sierre-Zinal-Zermatt, Orsières-Champex, Glion-Sonchaux, Moléson, Sitten-Rawil-Lenk, Brig-Belalp, Brig-Aletschgletscher beim Märjelensee, Grindelwald-Grosse Scheidegg-Meiringen, Grosse Scheidegg-Faulhorn, Kleine Scheidegg-Männlichen, Grindelwald-Bäregg, (bereits erloschen infolge Nichtfinanzierung sind die Konzessionen Kleine Scheidegg-Eiger, Rottal-Jungfrau) Grimsel, Furka, Oberalp, Schöllenen, Meiringen - Rüti - Melchsee - Jochpass - Trübsee - Gerschnialp - Engelberg,

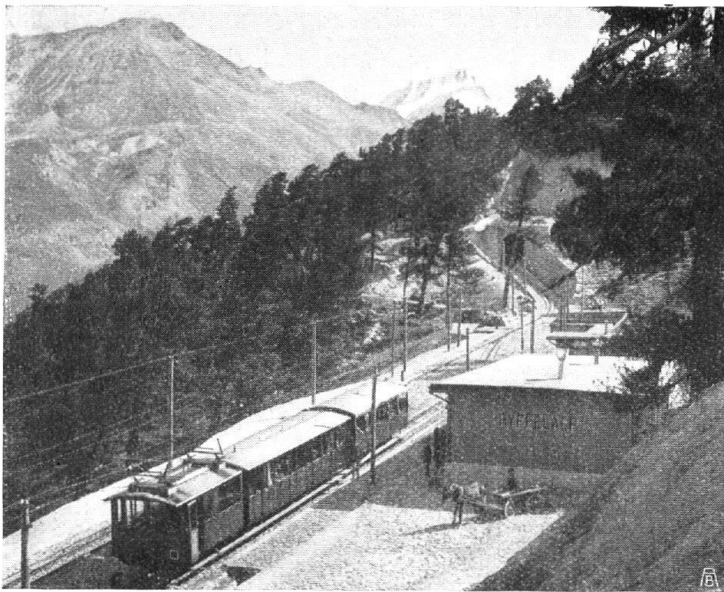


Abb. 12. Stationsgebäulichkeiten der Gornergratbahn „Riffelalp und Rimpfischhorn“. Stangen und Drähte, flachgedeckte Wartehütte: alles will mit Hochwald und Gebirge nicht harmonieren. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 12. La station „Riffelalp“ du chemin de fer du Gornergrat. Les poteaux, les câbles, les bâtiments aux toits plats, sans cachet: tout cela jure avec la beauté des bois et des hautes montagnes voisines. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.

aus Konkurrenzrücksichten entstehen, liegt die grösste Gefahr, weil es ausser unserer Macht steht, gegen jenen Urfaktor anzukämpfen. Und doch wäre die Einschränkung nicht nur ein Gebot des Heimatschutzes, sondern auch des Fremdenverkehrs im Sinne der vorzüglichen Ausführungen von Dr. Gianoni. Dass dieselbe Gefahr, die ihre Wirkung im Mittelgebirge schon gezeitigt hat, ebenfalls dem Hochgebirge droht, beweisen die Fälle Jungfrau, Matterhorn, Diablerets, noch mehr aber die Verhältnisse, die sich in Chamonix bereits verwirklichen. Vor 5 Jahren besass Chamonix keine einzige Gebirgsbahn, und doch nahm es eine beinahe alleinstehende Stellung im Fremdenver-

Säntis. Durch die Bundesversammlung abgewiesen wurde ein Konzessionsbegehren für eine Bahnverbindung zwischen Faulhorn und Schynige Platte, durch die bündnerische Regierung das Projekt einer Bahn von St. Moritz über die Fuorcla Surlej und durch das Val Roseg nach Pontresina. Ebenfalls verdient das Verlegen des Tracés der Berninabahn erwähnt zu werden, wodurch es gelang, nach langen Kämpfen den unvergleichlichen Stutzerwald unberührt zu erhalten.

Gerade in der Menge der Bahnen, welche für Sommerverkehr, oder für Wintersport

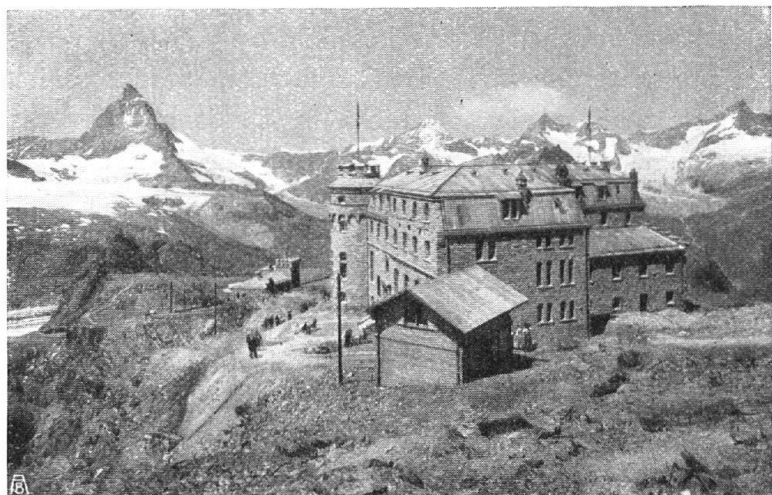


Abb. 13. Hotel und Stationsgebäude auf dem Gornergrat. Wenn auch in der massiven Steinkonstruktion eine gewisse Uebereinstimmung mit der Umgebung versucht wurde, so mutet doch das anspruchsvolle Gebäude, die Dächer, die Palace-Fenster auf der Matterhornseite wenig erfreulich an. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 13. L'hôtel et la station du chemin de fer au Gornergrat. On a essayé de donner aux constructions des formes massives en harmonie avec le paysage. Le résultat est manqué: le style de l'hôtel est trop prétentieux; les toits, les fenêtres sont fort déplaisants. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.



Abb. 14. Auf Rigi Kulm. Der beschämende Jahrmarkt. „Fremdenindustrie“ im schlimmen Sinne auf dem schönsten Aussichtsgipfel der Zentralschweiz. Aufgenommen von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 14. Le Rigi Kulm. Vrai champ de foire! L'„industrie des étrangers“ au pire sens du mot! et cela sur la plus belle cime de la Suisse centrale! Cliché Wehrli, S. A., Kilchberg.

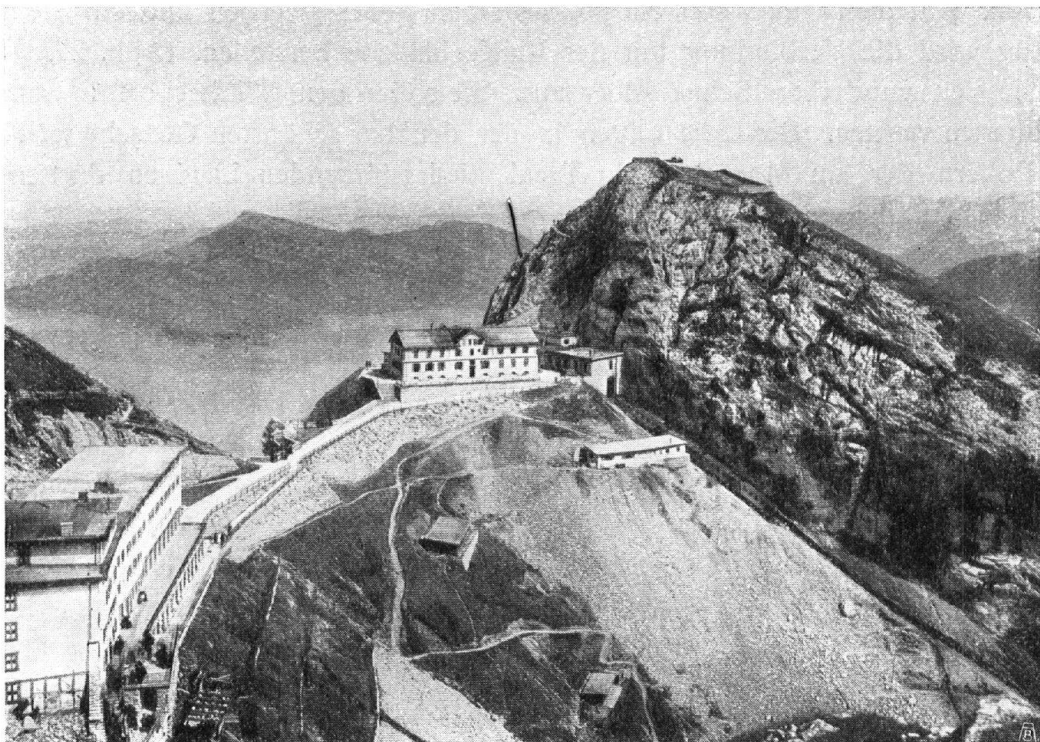


Abb. 15. Die beiden Hotels auf dem Pilatus. Die Bahn hat auch diesem Gipfel eine Reihe von banalen Gebäulichkeiten mit Aussichtsterrasse auf dem Esel beschert. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 15. Les deux hôtels au sommet du Pilate. Le chemin de fer nous a valu ici également une série de constructions banales. La cime elle-même est complètement défigurée par le mur qui l'enserre. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.



Abb. 16. Blick vom untern Mönchsjoch auf die Jungfrau und auf die Eisfelder, die durch die neue Bahnstation „Jungfraujoch“ ihrer weihvollen Ruhe beraubt werden. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 16. Vue du Mönchsjoch inférieur sur la Jungfrau et les champs de neige privés de leur sérénité par la nouvelle station „Jungfraujoch“ du chemin de fer de la Jungfrau. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.

aufgestellt zur Aufnahme der Kabel einer Schwebebahn auf die Aiguille du Midi, 3843 m. Auf dem Gipfel soll ein grosses Hotel gebaut werden und ein kleinerer Aufzug wird die Verbindung mit der Vallée blanche herstellen. (Abb. 27.) Hier dehnen sich wunderbare Schneefelder aus. Sie sollen dem Wintersport im Sommer erschlossen werden. Die Lage mitten in der denkbar schönsten Gletscherwelt und das Poltern der am Montblanc du Tacul niederstürzenden Lawinen dürften genügende Attraktionen und mit ihr gute Rentabilität sichern. Endlich von der Station Le Fayet ausgehend führt bereits eine Bahn über die Bäder von Saint-Gervais und den Col de Voza zu dem von Chamonix in entgegengesetzter Richtung des Col de Balme sichtbaren Mont Lachat, 2111 m. Die Strecke zur Tête Rousse, 3169 m, ging vorigen Sommer ihrer Beendigung entgegen. Von da wird unter der Aiguille du Goûter und dem Dôme du



Abb. 17. Aletschgletscher, einer der herrlichsten Eisströme der Schweiz; soll früher oder später durch eine elektrische Schlittenbahn ausgebeutet werden. — Fig. 17. Le glacier d'Aletsch, une des plus magnifiques mers de glace de la Suisse, qui est menacée d'être exploitée tôt ou tard par une ligne de traîneaux électriques, système montagnes russes.

kehr ein. Heute wird es durch die Martigny-Châtelard-Bahn mit dem Wallis direkt verbunden. Das alte Gasthaus des Montanvert am Mer de Glace und am Fusse der kühnen Felsnadeln welche daraus emporschies- sen, wird nicht mehr zu Fuss oder auf Maultier, sondern per Dampfbahn erreicht (Abb. 24 u. 25). Gleichlaufend mit dem Glacier des Bossons waren schon voriges Jahr im Waldinnern ein breiter Einschnitt ge- hauen und eiserne Träger



Abb. 18. Kleine Scheidegg und Wetterhorn. Ein weiteres abschreckendes Beispiel von den Erdbe-
 wegungen, den Masten und Schienen und all den banalen Gebäulichkeiten, welche Bergbahnen auf die
 schönsten Punkte der Alpen bringen. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 18. La Petite
 Scheidegg et le Wetterhorn. Nouvel et saisissant exemple d'un des plus beaux sites alpestres enlaidis,
 profanés par les constructions banales et inélégantes qu'entraîne avec elle la construction des chemins
 de fer de montagne. Cliché Wehrli S. A, Kilchberg.

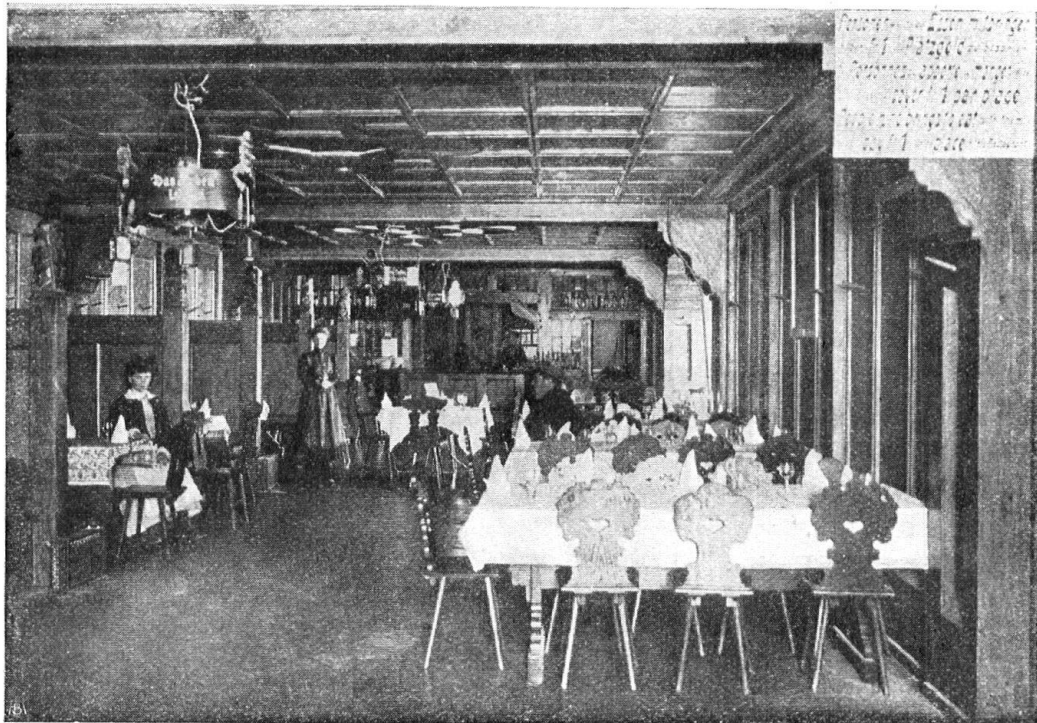


Abb. 19. Restaurant auf Station Eismeer der Jungfrauabahn. Die Unternehmung hat hier ein städtisches
 Restaurant eingerichtet, das zwar sehr wenig in die Eiswelt passt — aber sehr rentabel ist. Aufnahme
 Photoglob, Zürich. — Fig. 19. Le buffet de la station „Mer de glace“ du chemin de fer de la Jungfrau.
 L'entreprise a installé ici un restaurant de ville qui est fort peu en harmonie avec le monde des glaciers . . .
 mais qui rapporte gros. Cliché Photoglob, Zurich.



Abb. 20. Matterhorn; Gewitterstimmung. Das Symbol stolzer Einsamkeit und hehrer Grösse ist nur provisorisch vor der Entweihung durch eine Bergbahn gesichert! Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 20. Le Cervin avant l'orage. Le symbole de la solitude et de la sauvage grandeur, toujours menacé d'une profanation par un chemin de fer. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.

La faveur marquée du public touriste, tous les jours de plus en plus nombreux, pour les chemins de fer de montagne s'est traduite dans ces derniers temps par le projet, déjà du reste entré dans la période de réalisation, du chemin de fer de la Jungfrau. Il a paru indispensable à M. S. Fabre que la France, qui possède en Savoie la plus haute cime de l'Europe, c'est-à-dire le Mont-Blanc, ne restât pas plus longtemps en arrière de ce mouvement de conquête industrielle de grandes cimes, et il a nourri l'idée de tenter un grand effort pour doter notre pays de la plus grandiose de ces lignes ferrées, qui doit, dans sa pensée, faire affluer vers la vallée de Chamonix un flot immense de voyageurs désireux de poser le pied, sans fatigue, sur le sommet du Géant des Alpes.“

Um industrielle Eroberung, um die Möglichkeit, den Fuss ohne Ermüdung auf einen «sensationellen» Gipfel zu setzen, darum handelt es sich. Die Sprache

Goûter hindurch dem Gipfel des Montblanc zugestrebt. (Abb. 26 u. 28.) Ich entnehme den Begründungsurkunden dieser letzteren Bahn folgenden vielsagenden Satz : „Un entrepreneur français, M. Saturnin Fabre, avait été vivement frappé du mouvement qui se produisait à l'étranger, et particulièrement en Suisse, dans le sens de la construction de lignes de chemin de fer, voies d'accès vers les hautes cimes des Alpes.



Abb. 21. Am Märjelensee. Dass der Schienenstrang nun auch den einzigartigen Eisseestreifen muss, zeigt klar genug, dass der Spekulation kein Naturwunder zu heilig ist. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 21. Le lac de Märjelen. Rien n'arrête la spéculation. Ce lac, unique en son espèce, une merveille de la nature alpestre, verrait ses bords sillonnés de rails et de câbles, herrissés de poteaux! Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.



Abb. 22. Die Diablerets gegen Creux de Champ. Dem einzigen Hochgipfel des Waadtlandes droht auch die Entweihung durch eine Bergbahn! Aufnahme von *Wehrli A.-G.*, Kilchberg. — Fig. 22. Les Diablerets du côté du Creux de Champ. — La plus belle cime des Alpes vaudoises est-elle aussi menacée de l'affront suprême: une voie ferrée déchirera ses vertes pentes, salira ses champs de neige, violera sa fière cime? Cliché *Wehrli S. A.*, Kilchberg.



Abb. 23. Der Engstlensee, ein Idyll im Angesicht des stolzen Titlis, soll durch die Jochpassbahn seiner träumerischen Ruhe beraubt werden. Aufnahme von *Wehrli A.-G.*, Kilchberg. — Fig. 23. Le lac d'Engstlen, un paysage idyllique au pied du Titlis. Bientôt le sifflet des locomotives, qui traverseront le col du Joch, aura détruit à jamais le charme poétique de ses solitudes. Cliché *Wehrli S. A.*, Kilchberg.



Abb. 24. Das Eismeer vom Montanvert aus gesehen. Rechts der einfache Naturweg, vor Erstellung der Bahn. Aufnahme von Wehrli A. G., Kilchberg. — Fig. 24. La mer de glace vue du Montanvert avant la construction du chemin de fer. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.



Abb. 25. Blick vom Montanvert nach Anlegung der Eisenbahn. Auch hier ist es dem „Wunderwerk der Technik“ gelungen, die Natur ihres ursprünglichen Reizes zu berauben. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. Fig. 25. Le même paysage après la construction. Commentaires inutiles! Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.

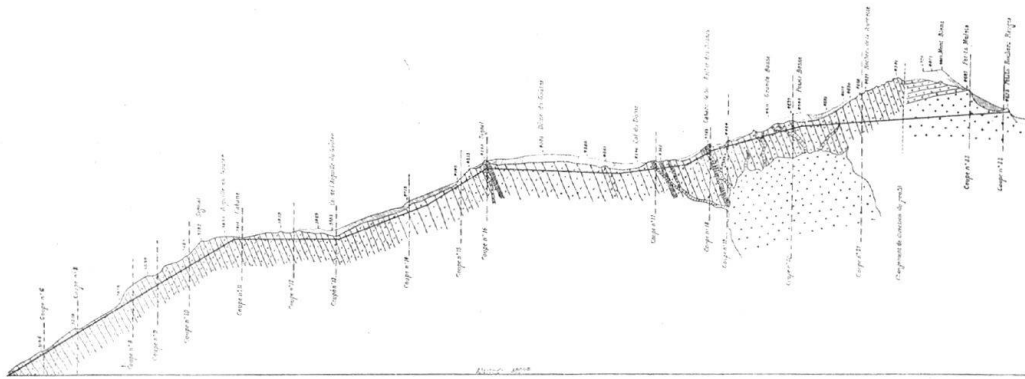


Abb. 26. Profil des Montblanc. Gruppe mit dem Tracé der projektierten unterirdischen Bahnlinie längs dem Grat der Aiguille du Goûter und Dôme du Goûter. Die Endstation würde auf die Petits Rochers Rouges 4580 m zu stehen kommen. Eine Schlittenbahn wird in abenteuerlicher Fahrt über die Firndecke zur Spitze 4810 m hinaufführen! Zeichnung von J. Vallot, Chamonix. — Fig. 26. La chaîne du Mont-Blanc avec le tracé de la ligne souterraine projetée le long des arêtes de l'Aiguille du Goûter et du Dôme du Goûter. La station terminale serait établie aux Petits Rochers Rouges, 4580 m, d'où une ligne de traîneaux conduirait les voyageurs à la cime, 4810 m. Dessin de J. Vallot, Chamonix.

gefällt mir besser als das vertuschende Wort «Menschenliebe», das von den Jungfraubahnanhängern so reichlich angewandt wird. Sie beweist zugleich, welche Bedeutung der Jungfraubahn als erster Hochgipfelbahn zukommt. Sie mahnt zu zielbewusstem, energischem Eingreifen, von dem uns am allerwenigsten die grotesken Entgegnungen, mit welchen uns Konrad Falke in der in- und ausländischen Presse bekämpft, abhalten werden. Allen denjenigen, welche verneinen, dass wertvolle Volkseigenschaften durch die Gebirgsbahnen aufs Spiel gestellt werden, möchten wir anraten, auf einige Tage nach Zermatt zu kommen. Sie werden in einem Teil seiner Bevölkerung kaum mehr jene Bergbewohner erkennen, welche in so hohem Masse Jean-Jacques Rousseau und mit ihm die ganze Menschheit in ihrer Entwicklung gefördert haben. Einfachheit, Zufriedenheit, Arbeitssinn im Haus und auf dem Land sind vielerorts verschwunden und mit ihnen die Dankbarkeit für die ersten Förderer der ganzen Talschaft. Das alte Bild des heimatlichen Ortes, das mit seinem Emporblühen aufs engste verbunden ist, gilt nichts mehr; das schlichte, weissgetünchte Kirchlein soll niedergelegt werden; schon sind die alten Grabdenkmäler der ersten Eroberer des Matterhorns auf einen neuen Kirchhof verlegt worden. Ähnliches liesse sich bei allen anderen grossen Zentren des Fremdenverkehrs wahrnehmen.



Abb. 27. Die Aiguille du Midi (Montblanc-Seite) und die grossartigen Schneefelder der Vallée Blanche, die in einen Luna-Park verwandelt werden sollen. (Näheres im Text.) — Fig. 27. L'Aiguille du Midi, du côté du Mont-Blanc. Ce magnifique champ de neige de la Vallée Blanche serait rabaisé au rang d'un Luna-Parc si tous les projets indiqués dans le texte se réalisent.



Abb. 28. Chamonix und die Montblanc-Gruppe mit Anstiegslinie der Montblanc-Bahn über die Aiguille du Goûter und der Schwebebahn längs dem Glacier des Bossons auf die Aiguille du Midi. Die Montanvert-Bahn führt nach links, dem bewaldeten Hang entlang ansteigend. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg. — Fig. 28. Chamonix et le Mont-Blanc avec les tracés futurs du chemin de fer du Mont-Blanc, qui passera par l'Aiguille du Goûter, et le chemin de fer aérien qui mènera le long du glacier des Bossons à l'Aiguille du Midi. Le chemin de fer du Montanvert traverse à gauche les pentes boisées de la montagne. Cliché Wehrli S. A., Kilchberg.

Einstimmig wurde auf dem Heimatschutz-Kongress in Stuttgart beschlossen, folgende Resolution allen hier vertretenen Staaten mitzuteilen:

«Der zweite internationale Kongress für Heimatschutz stellt mit tiefem Bedauern fest, dass bereits in so vielen Fällen masslose Zurüstungen zum Fremdenverkehr die überirdische Schönheit und erhabene Einsamkeit des Hochgebirges vernichtet haben. Aus diesem Grunde wendet sich der Kongress insbesondere auch gegen alle Hochgipfelbahnen, zumal sie auch noch wertvolle Volkseigenschaften bedrohen, und beschliesst, die Regierungen aller auf dem Kongress vertretenen Staaten dringend zu bitten, die Unentweihbarkeit des Hochgebirges gegenüber geschäftlicher Ausbeutung künftig in allen Fällen zu wahren.»

Dem Vorschlag, ein internationales Abkommen der Staaten unter sich von der Schweiz aus anzustreben, durften wir nicht ohne weiteres zustimmen. Die Entscheidung über die Diableretsbahn wird erst beweisen, ob wir ein Recht haben, uns an die Spitze einer Forderung zu stellen, welche zu den massgebenden Kulturerscheinungen unserer Zeit gezählt werden muss.

J'aime d'un fol amour les monts fiers et sublimes;

— — — — —
 Ils ne rapportent rien, et ne sont pas utiles;
 Ils n'ont que leur beauté, je le sais, c'est bien peu;
 Mais, moi, je les préfère aux champs gras et fertiles
 Qui sont si loin du ciel qu'on n'y voit jamais Dieu.

Theophile Gautier.