

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 102 (1976)  
**Heft:** 9  
  
**Rubrik:** Bärner Platte

### **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:** 13.10.2024

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



## Kennen Sie die Chleemattenrain-abfahrt?

Wahrscheinlich nicht, denn es gibt sie noch gar nicht. Aber es ist, zur Befruchtung der bernischen Skiwirtschaft, dringend notwendig, dass dieses Gebiet am schneesicheren Nordhang des Stockhorns endlich erschlossen wird. Wer hilft die Chleemattipisten-AG gründen? Diese würde nicht nur dem ganzen skifahrenden Volk, sondern auch dem stagnierenden Baugewerbe helfen, denn es müssten vor Inbetriebnahme noch einige Anpassungsarbeiten vorgenommen werden.



Die rund fünf Kilometer lange Abfahrt führt vom Gipfel des Stockhorns (2190 m) nach Pohlern (697 m) hinunter, also über die beachtliche Höhendifferenz von 1493 m. Der Gipfel wird erschlossen durch zwei Seilbahnen: von Oberstocken (2,9 km lang) und von Pohlern (3,2 km lang). Ferner wäre ein 800 m langer Skilift vom Hinteralpital zur Baacheegg zu bauen. Wer hier, nach Studium der Karte, einwendet, es liege ja ein Berg zwischen diesen beiden Punkten, kennt die Methoden moderner Pistenfabrikation noch nicht: der Berg wird, soweit dies nötig ist, beseitigt. Natürlich könnte auch der Glaube Berge versetzen – aber der Trax ist sicherer, und am Glauben verdient man nichts. Auch auf der Strecke vom Stockhorn-gipfel zur Baacheegg hinunter wird man nicht ohne kleinere Eingriffe in den sogenannten Ist-Zustand auskommen, doch die in den Fels zu sprengende Piste (mit Leitplanken) soll sich, laut Aussagen der projektleitenden Ingenieurfirma, harmonisch in die Landschaft einfügen. Auch die beiden Hochbrücken (Pistadukte) werden eher eine Bereicherung der sonst unbelebten Umgebung darstellen. Die untere Pistenhälfte (Chleemattenrain) ist dann völlig problemlos, denn sie führt meist durch Wald, so dass nur das Ausholzen einer 1,8 km langen und 50 bis 120 m breiten Schneise nötig ist, und von Pohlern (Parkplatz für 800 Autos und 20 Cars) könnte man – nach Entfernung einiger Bäume – ohne weiteres noch einen Anfängerskilift zur Allmit hinauf anlegen.



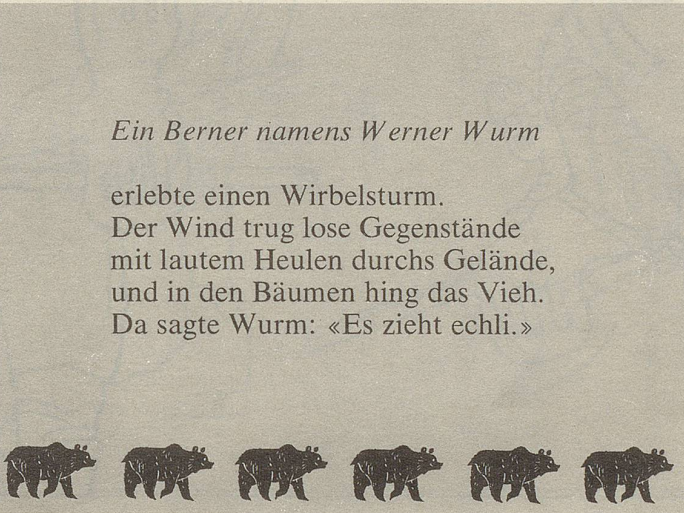
Hat da einer etwas von Naturschutz gemurmelt?

Schon recht – aber hier geht es doch gar nicht um die Natur, sondern um den Skisport als wirtschaftlichen Faktor, und war-



## Bärner Platte

Ueli der Schreiber



Ein Berner namens Werner Wurm

erlebte einen Wirbelsturm. Der Wind trug lose Gegenstände mit lautem Heulen durchs Gelände, und in den Bäumen hing das Vieh. Da sagte Wurm: «Es zieht echli.»



um sollte man nicht gerade im Stockental, das doch neue Geldquellen viel nötiger hat als das Oberengadin, nicht das gleiche tun dürfen, was die Oberengadiner am Piz Nair und am Piz Corvatsch schon längst getan haben?

## Zur Schiffbar-machung der Aare

Die Aare ist ein uralter Transportweg für Handelsgüter und Reisende. Als es im Oberland noch keine ausgebauten Strassen gab, konnte man vom Haslital her über Brienzsee, Thunersee und Aare trotzdem bequem nach Bern gelangen. Und von Bern ging es noch viel weiter, bis nach

Koblentz und auf dem Rhein zum Zurzacher Märit. Der umgekehrte Weg war dann jeweils etwas mühsamer, denn gegen den Strom zu schwimmen war schon damals nicht leicht.



Als später Eisenbahn und Motorfahrzeuge aufkamen, die sich rascher fortbewegten als Schiffe, stieg man auf diese um, und nur ganz altmodische Menschen wie unsereiner reisen gelegentlich noch etwa zu Wasser von Thun nach Bern und geniessen – wenigstens dort, wo die Autobahn nicht im Ufergehölz verläuft – die wunderbare Ruhe dieser Flusslandschaft.

Am schönsten ist sie dort, wo die Ufer noch ganz natürlich sind, oder dort, wo die Natur die steinernen und zementenen Spuren menschlicher Eingriffe bereits wieder überwuchert hat. Wenn man da an einem schönen Sommerabend, im Schlauchboot auf dem Rücken liegend, rasch und lautlos durch die unverdor-bene Landschaft gleitet, hat man das beseligende Gefühl, die Welt sei noch in Ordnung.



Da vergisst man sogar die kalten Rechner, die an Schreibtischen und Zeichenbrettern sit-

zen und sich zum Ziel gesetzt haben, unsere Flüsse schiffbar zu machen, als ob es heute nicht genug Schienen und Strassen gäbe. Diese Leute haben ausgerechnet, dass der Wasserweg der billigste Transportweg sei, und sie behaupten, ohne zu erröten, dass die Umwelt durch Lastkähne keineswegs belastet würde. Vorletzteres könnte möglich sein, letzteres ist mir neu. Offenbar gibt es jetzt Schiffe, die nur fünfzig Zentimeter Tiefgang haben, keine Wellen verursachen, elektrisch angetrieben werden, keinen Lärm machen, keine Hafenanlagen benötigen und mit Personal bemannt sind, das nie Seife verwendet und seine Exkremente sublimiert. Das ist erfreulich.



Trotzdem: diese geniale Erfindung kommt leicht zu spät. Die Schiffbarmachung unserer Flüsse ist nicht mehr aktuell. Ein prominenter Befürworter dieser Sache hat nämlich einmal gesagt, die Binnenschifffahrt sei das beste Mittel zur Dämpfung der Inflation; und jetzt zeichnet sich ja schon deutlich eine Abflautung der Inflation ab, und darum wäre es unweise, den Konkurrenten auf Strasse und Schiene noch einen dritten zu Wasser beizufügen – ganz abgesehen davon, dass der schweizerische Matrosenbedarf die Arbeitslosigkeit kaum aufzuheben vermöchte und wir kein Interesse daran haben, dass unsere bestehenden Transportanstalten auch noch bachab gehen.

## Aus dem Leben gegriffen

«Meine Herren», sagte der Vorsitzende der Vereinsversammlung abschliessend zum Rechnungsbericht, «wenn wir mit unseren Mitteln so verschwenderisch umgingen wie die Verwaltung, so könnten wir unseren Verein schon im Herbst liquidieren. Es ist eine Schande, wie die öffentliche Hand jede Mahnung zum Sparen geflissentlich überhört! – Damit kommen wir zum Traktandum 5: Gesuch an Regierungsrat und Gemeinderat um Defizitdeckungsgarantie für das regionale Herbsttreffen ...»



## Schmerzen

**berner oberland**

bekannt für seine gemütlichen Kurorte

auf Strasse und Schiene rasch und bequem erreichbar. Attraktive Ski-Pauschalen

Information und Prospekte durch Verkehrsverein Berner Oberland, 3800 Interlaken, Telefon 036/22 26 21