

Von Pass zu Pass

Autor(en): **Schmid, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **32 (1928-1929)**

Heft 21

PDF erstellt am: **25.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-671894>

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.



Blick vom Gornergrat auf Weißhorn, Rothorn und Obergabelhorn.
Phot. L. Metzger-Gulbin, Zürich.

Von Paß zu Paß. *)

Von Hans Schmid.

Ein deutscher Arzt — Ebel hieß er — hat im Jahre 1793 bei Drell, Gefner, Füssli und Kompagnie zu Zürich eine „Anleitung, auf die nützlichste und gnußvollste Art in der Schweiz zu reisen“, herausgegeben. Das war der erste Bäderer für die Schweiz, ein unterhaltfames und tüchtiges Buch, das mit dem Land, den Städten und den Schweizern überraschend gut fertig wurde. Der Verfasser dieses ersten Bäderers gibt nicht bloß treffliche Winke, wie man sich auf der Reise zu benehmen habe, was sehenswert sei und wo man am besten einkehre, sondern er geht auch in die Tiefe: „Das Reisen und der Aufenthalt in der Schweiz befördern die moralische Gesundheit“, schreibt er, „die erhabene Natur der Alpen ist ein Tempel des Nachdenkens und der Weisheit“, und der Aufenthalt in der Schweiz „könne den Kopf von vielen Vorurteilen und das Herz von unwürdigen Gefühlen reinigen.“ Der weise Mann! Die Schweiz

war damals noch nicht entdeckt und die Schönheit der Alpen noch nicht anerkannt. Bis tief ins 18. Jahrhundert hinein war das Gebirge der Schrecken der Völker; niemand reiste zum Vergnügen über die Alpen, und die alten Chroniken sind des Jammers voll über das böse „Gebürg“ und über das, was unterwegs an Strapazen, Steinen, Wetter, Wegelagerern und geldblüsteren Wirten auszustehen war. Die Italiensfahrer waren froh und dankten inbrünstig dem Herrgott oder der Madonna, wenn sie nach langer Wanderung auf halbsbrecherischen Pfaden die wilden Scheußlichkeiten am Gottshard, am Splügen oder am Großen St. Bernhard hinter sich hatten.

Weil die Alpen schwer zugänglich waren, standen sie in schlechtem Rufe, und darum wußte man mit den Bergen, den Felsen und den Gletschern nichts anzufangen. Die ersten Fremden, die in die Schweiz kamen, stürmten nicht in das Gebirge; sie freuten sich an den blauen Gestaden des Genfersees, und es ist fraglich, ob

*) Aus dem prächtigen Alpenbuch der eidg. Postverwaltung.

sie dabei für die Dent du Midi geschwärmt haben. Immerhin ist die erste Propaganda für die Alpen vom Genfersee ausgegangen, und Rousseau war der große Trompeter, der laut und überschwenglich das hohe Lied von der Schönheit der Alpen in die Welt hinaus erklingen ließ. In der deutschen Schweiz hat es Albrecht von Haller getan, auch in hohen Akkorden, aber doch schon sachlicher, und dann kam Goethe, der auf seinen Schweizerreisen schon weiter ins Gebirge vordrang, als damals üblich war; aber das Hochgebirge wirkte auf ihn immer noch bedrückend und der Gotthardpaß kam ihm „allmächtig schrecklich“ vor. Daß es Goethe in Andermatt auf einmal „faulwohl“ geworden ist, ist bezeichnend; es spricht aus dem saftigen Ausdruck, den man dem Dichtersfürsten von Weimar gar nicht zugetraut hätte, das Aufatmen nach der Angst in den Schölenen.

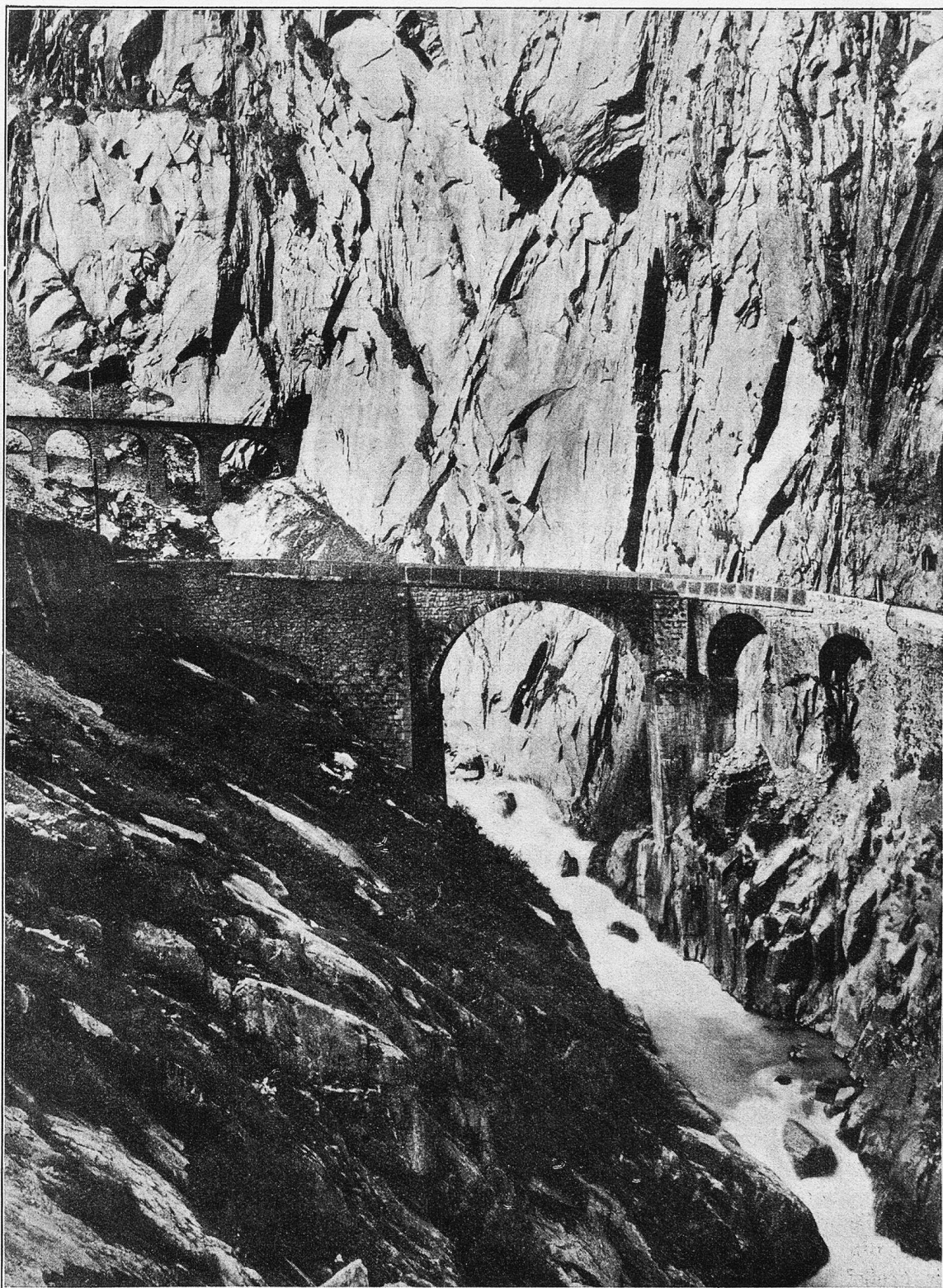
Eröffnet für die Allgemeinheit und für das ganze Wandervolk wurden die Alpen erst durch den Bau der großen Bergstraßen. Es war ja gewiß später eine große Tat, eine Eisenbahn durch den Gotthard zu bauen und einen fast zwanzig Kilometer langen Tunnel durch den Simplon zu bohren; aber es waren ebenso viel Unternehmungsgeist und Zähigkeit notwendig, um vor hundert Jahren mit bescheidenen technischen Mitteln und weniger Millionen die wilden Gebirgspässe mit fahrbaren Straßen auszurüsten. Der Schöpfungsplan hat mitten in Europa eine Gebirgsmauer aufgerichtet, eine große Völkerscheide zwischen Nord und Süd, und der Schweiz ist die Aufgabe zugefallen, den Völkern im Norden und im Süden einen Weg durch die trennende Mauer zu bahnen.

Das war eine europäische Aufgabe, welche die Schweiz zu lösen hatte, und sie hat sie gelöst, aus eigener Kraft und ohne die Subventionen Europas. Man scheint das vor hundert Jahren als eine Selbstverständlichkeit betrachtet zu haben, wie man es auch als selbstverständlich hingenommen hat, daß die armen Bergkantone Uri und Tessin allein den Gotthardpaß, den wichtigsten Alpenweg von Deutschland nach Italien, ausgebaut und unterhalten haben.

Dagegen wird den Römern zu viel Ehre angetan. Wenn irgendwo in den Alpen ein paar glatt geschliffene Steinplatten zum Vorschein kommen, dann glaubt man an eine „Römerstraße“. Alles was alt ist, muß römisch sein. So wollten es früher die Gelehrten, und so liebt

es auch das Volk. Aber es ist nichts mit der Annahme, daß die Römer die Handelswege über die Alpen gebaut hätten. Für die Römer kamen die Alpenpässe nur als Militärstraßen in Betracht, und es waren ihrer nicht so viele, wie das Bergvolk glaubt. Als die römische Herrlichkeit zusammenbrach und die Legionen in Germanien nichts mehr zu tun hatten, da sind die Alpenwege zerfallen, und erst viele Jahrhunderte später haben auf den halb verwischten Spuren der alten Militärstraßen langsam und zögernd die Karawanen der Kaufleute mit dem „köllischen Tuch“ und der lombardischen Seide den Weg über die Alpen gesucht. Der Große St. Bernhard, der Simplon, der Gotthard, der Bernhardin, der Splügen, der Septimer waren in älterer Zeit die begangenen Alpenpässe. Daneben bestanden andere, von denen man heute kaum mehr spricht; der Monte Moro im Wallis war zu Zeiten wichtiger als der Simplon, über Grimsel und Griespaß gingen große Waren- und Truppentransporte, und im rhätischen Volke erhält sich die Sage von einem längst verschwundenen geheimnisvollen Wege nach Italien, der von Slanz über Bitäsch, das Günerkreuz und Safien zum Splügen und nach Chiavenna geführt haben soll. Man hat auf einsamen Alpen und vereisten Gletschern Kupfer gefunden und römische Münzen; es gingen der Wege viele nach Rom, und manch dunkler Punkt in der Geschichte der schweizerischen Alpenpässe bliebe noch aufzuklären. Wer hat zum Beispiel etwas Glaubhaftes vorzubringen, wie es sich mit der rätselhaften römischen Inschrift verhält, die bei den Steinhütten von Valle am Weg nach Piora zu schauen ist? Ging der Rufmanierweg der alten Römer etwa nicht das Bleniotal hinauf, und war vielleicht der unzugängliche Kiegel des Gotthard, den die Römer nicht geöffnet haben, schuld daran, daß man in Airolo einen Ausweg aus der Klemme nach dem Rufmanier suchte?

Daß der Gotthard, der ehrwürdigste Paß der Alpen und der „Vater der Gebürge“, kein römischer Alpenübergang war, steht heute fest. Wenn er es trotzdem zu etwas gebracht und im Laufe der Jahrhunderte schließlich alle andern Alpenpässe übertrumpft hat, so verdankt er das dem Umstand, daß er die Alpen in ihrem Brennpunkt anpackt und auf dem direktesten Wege auf sein Ziel losgeht. Da liegt sein Vorzug und da steckt sein Ruhm. Obschon kein anderer Alpenweg so große Hindernisse und so



Teufelsbrücke bei Andermatt.

Phot. F. Ott-Kretschmer, Zürich.

große Gefahren in sich barg, ist doch der Gotthard im Mittelalter von Pilgern und Kaufleuten, von fahrenden Schülern, Söldnern, Bischöfen sogar und Fürsten begangen worden. Aber fahrbar geworden ist der Gotthard erst mit dem Bau der Straße im Jahre 1830, und auch dann erst bis Flüelen, denn die Fortsetzung nach Norden, die Aynstraße, wurde erst im Jahre 1865 erstellt. Der berühmte Gotthard hat schwer gelitten unter der Konkurrenz der rhätischen Alpenpässe, die viel früher ausgebaut und mehr benützt waren als der berühmte Bruder im Westen. Der Bischof von Chur hat schon im Jahre 1387, ein Jahr nach der Schlacht bei Sempach, dafür gesorgt, daß Wagen mit sieben Zentner Ladung von Chur nach Chiavenna fahren konnten. Nach dem Bau der Brücken in der Viamala rückte der Splügen unter den rhätischen Alpenpässen an die erste Stelle und behielt sie auch gegenüber dem römischen Julier und dem Gotthard bis ins 19. Jahrhundert hinein. Der Verkehr über die Alpenpässe war im ganzen Mittelalter ein reiner Warenverkehr. Doch lief noch manches neben den Warenballen der „Stradefuhren“ her, nordisches Volk, das nach dem heiligen Rom wollte, vielleicht auch schon der erste Vortrupp der Nordländer, der, von der deutschen Sehnsucht nach der südlichen Sonne getrieben, auf holperigem Pfad den Weg nach Italien suchte. Aber es war immer das Ziel, Italien, das die ersten Touristen anzog, und nicht der romantische Weg. Frühe hat sich auch die Post über die Pässe gewagt, und wenn berichtet wird, daß die Stafettenpost Zürich-Mailand vor der Eröffnung der neuen Gotthardstraße, also vor 1830, ihren Weg in vier Tagen zurückgelegt habe, so war das eine Leistung, über die es auch heute nichts zu lächeln gibt.

Die eigentlichen Alpenstraßen, wie sie heute über die Berge führen, sind alle erst im 19. Jahrhundert entstanden. Die erste hat die Schweiz geschenkt bekommen, vom ersten Napoleon, der den Simplon bauen ließ als Militärstraße, „pour faire passer le canon“. In den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts wurden dann nebeneinander in rascher Folge — die drohende Konkurrenz machte keine — Bernhardin, Splügen, Julier, Maloja und Gotthard gebaut, eine Kraftanstrengung vor allem für Graubünden, das tapfer zugriff, um seine Vorzugsstellung als Transitland im Nord-südverkehr zu behaupten. Nach diesen An-

strebungen im Bau von Alpenstraßen trat dann eine längere Pause ein; erst im Jahre 1863 wurde die Oberalpstraße gebaut, 1865 kam die Berninastraße an die Reihe, 1866 war die Furka fahrbar, 1877 der Lukmanier, und der neuesten Zeit war es vorbehalten, Bergstraßen auf den Großen St. Bernhard (1905), die Grimfel (1895), den Klausen (1899) und den Ofenberg-Imbrail (1900) zu erstellen. Verheerend für den Alpenstraßenverkehr wirkte der Bau der Gotthardbahn; nicht bloß die berühmte Gotthardstraße selbst kam zum historischen Inventar, sondern auch der Simplon und alle Bündnerstraßen bekamen in tödlicher Weise die Folgen des Schienenstranges durch den Gotthard zu spüren. Die Gotthardstraße hatte vor der Eröffnung der Bahn jährlich 70,000 Postreisende zu befördern, und im Jahre 1856 hatte der Churer Transit für die rhätischen Alpenpässe eine Transportmenge von 270,000 Zentnern aufzuweisen. Das war auf einen Schlag alles verloren, als die ersten Eisenbahnzüge durch den großen Tunnel von Göschenen nach Airolo fuhren. Die Glanzzeit der großen Alpenstraße war vorbei, die Hochzeitspärchen und die Italiensfahrer wurden dem Pässe untreu, und zwei Güterzüge der Gotthardbahn beförderten nun in ein paar Stunden die ganze Warenmenge, die ehemals von den Saumtieren im Laufe eines Jahres über den Berg geschleppt worden war.

Aber man hat dann im Laufe kurzer Jahrzehnte eine große Überraschung erlebt. Die abgedankte Straße feierte eine Auferstehung, die niemand geahnt hatte. Wenn der große Durchgangsverkehr auf die Schienen abgewandert war, so eroberte sich die Straße ihren Platz als Touristenweg wieder zurück. Die verblüffende Wendung der Dinge war nirgends so frappant wie am Gotthard. Als sie im Jahre 1882 den großen Tunnel einweiheten, da war man einig, daß nun die alte Gotthardstraße erledigt und in Ehren abgedankt sei für alle Zeiten; der letzte Postillon wurde melancholisch besungen, die stolzen Postkutschen kamen ins alte Eisen, das Hospiz stand zum Götterbarmen verlassen, und eine Tessinerin am Berge meinte treuherzig in ihrer Einsamkeit: „A mi me par', che i üsei anca lur passan' la galleria — mir scheint, daß jetzt auch die Vögel durch den Tunnel ziehen.“ Heute fährt die gelbe Post wieder über den Berg. Nur anders. Das Fünfergespann ist durch das flinkere Postauto ersetzt,

und statt des Posthorns tönt die Dreiflanghupe durch das Val Tremola. Es ist wieder Leben eingezogen auf dem alten verlassenen Paß, man fährt wieder über den Berg, ob schon man in zwölf Minuten durch den Berg fahren kann. Das Verkehrswunder ereignet sich auf fast allen Alpenstraßen. Die Straße gilt wieder etwas, die Straße in die Berge und über die Berge, denn die Menschen haben entdeckt, daß von der Straße aus von den Bergen doch etwas mehr zu profitieren sei als vom Fenster der Eisenbahn. Das glänzendste Stück ist an der Furka geleistet worden, wo sich der Postwagen auch durch eine ganz neue Bahn nicht hat verdrängen lassen, was eine prächtige Starrköpfigkeit war. Man kann übrigens am Fuße des Rhonegletschers das modernste und auch das schönste Verkehrsbild in den Alpen schauen: Das sind die Goldkäfer, die dort an den Felswänden herumkriechen, von der Furka herab und die Grimsel hinauf. Das macht jenen Käfern keine Lokomotive nach, das freche Herumklettern an den stützigen Felsflanken, das Winden und Drehen in den engen Kehren, das Fahren an den Gletschern vorbei.

Man fühlt es förmlich: Die Alpenpässe sind von den Toten auferstanden. Sie sind nun wieder Ferienstraßen geworden, wofür sie im Schöpfungsplan bestimmt waren. Der Paß steht wieder in Ehren, und das wandernde Volk fühlt wieder den eigenen Zauber, der von den Alpenstraßen ausgeht und dem sich kein rechter Wandermensch entziehen kann, ob er dann mit dem Sack auf dem Rücken und dem Stock in der Hand des Weges ziehe oder behaglich im offenen Wagen über die Berge fahre, von Paß zu Paß. Diese Bergwege haben Trümpfe auszuspielen, welche die Bahn nicht kennt. Das mag darin liegen, daß ein Paß etwas Besonderes ist; das ist keine Landstraße gewöhnlichen Schlages, das ist kein Verkehrsweg, der nur an das Ziel denkt und dem es nur darum zu tun ist, möglichst rasch und ungeschoren zu diesem Ziele zu kommen. Man hat noch Zeit auf den Pässen, auch der gelbe Wagen der Post hat Zeit, und das ist allein schon unglaublich viel wert in der rastlosen Händerei unserer Gegenwart. Jede Überschreitung eines PASSES wird zum abgerundeten Reiseerlebnis mit erwartungsfreudigem Anfang, einem jubelnden Höhepunkt und einem freundlichen Ausklang am erreichten Ziel. Es

ist nichts Halbes und nichts Unfertiges an einer Paßfahrt.

Das ist eine Lust besonderer Art, am frühen Morgen in die frische Welt hineinzufahren, durch die letzten Bergdörfer, an Geißenherden und kurzweiligen Wassern vorbei in die Höhe, hinauf in die Alpenrosen zu einer wilden Paßhöhe mit grauem Hospiz und Zinken und Zinken und Gletschern in der Runde, und dann abwärts auf der andern Bergseite mit neuen Überraschungen und einer ganz andern Welt mit anderem Tal, mit anderen Dörfern und andern Mädchen. Da wird wohl der ganze Zauber des PASSES liegen, in den Gegensätzen zwischen hüben und drüben, in der Verschiedenheit der Landschaften, die diesseits und jenseits der Wasserscheide liegen, in der Spannung auf das Kommende, die uns vom Morgen bis zum Abend nie verläßt. Die Pässe haben immer Überraschungen bereit. Der Gotthard hat seine stählernen Seen und den Blick auf die blauen Tessinerberge, der Große St. Bernhard die düstere Unheimlichkeit seines alten Klosters, der Julier die magische Aussicht auf die glitzernde Berninapracht, der Ofenberg auf einen Schlag den Blick auf den fernen, blanken Ortler. Und der Klausen, der Maloja, der Simplon, der Lukmanier und die andern, sie haben alle ihre Köstlichkeiten! Dazu gedeihen unterwegs an den Pässen die Märchen und Legenden in großer Zahl, wachsen aus allen Felsen heraus, aus alten Brücken und zerfallenen Susten, aus Wehrsteinen und Kapellen, und das geht anders ins Gemüt als der Blick aus dem Speisewagen des internationalen Schnellzuges.

Wenn J. G. Ebel, der im Jahre 1793 bei Drell, Gekner, Füzli und Kompagnie seine „Anleitung, auf die nützlichste und genutzvollste Art in der Schweiz zu reisen“, herausgegeben hat, von den Toten auferstünde, so müßte er die neue Auflage seines Bäckers gründlich umarbeiten. Er würde vielleicht etwa sagen, daß es die Schweiz seit 1793 glänzend verstanden habe, aus ihren Bergen etwas zu machen und daß unglaublich viel getan worden sei, um das Reisen in der Schweiz nützlich und genutzvoll zu gestalten. Geradezu raffiniert, würde Ebel in der neuesten vollständig umgearbeiteten Ausgabe seiner Anleitung sagen, klappe heute alles zusammen im schweizerischen Verkehrsapparat: Bahn und Schiff und Alpenpost. Er würde seinen Lesern raten, alle diese Erregungenschaften des Verkehrs findig auszunüt-

zen, mit der raschen elektrischen Bahn an die Berge heranzufahren, mit dem Stecken in der Hand draufloszuwandern, wo es sich lohnt und mit dem Alpenwagen der eidg. Post von Paß zu Paß zu fahren. Obel würde in seiner neuen

Anleitung den Alpenpässen und den flinken Goldkäfern ein Spezialkapitelchen widmen, und er wäre rasch im Klaren, wie es heute mit der nützlichsten und genußreichsten Art, in der Schweiz zu reisen, etwa bestellt sei.

Schwyzer.

(Obberger Mundart.)

Sind miär nu urchi Schwyzerlüt,
Eifach i Wort und Ruß?
Hend miär im Härz nu Dörffi hüt,
Hert Chnöde i dr Fuß?
Frymänge hed äs fröndlachts Tuo
I Sprach und Chleiderlappe.
Glych, 's lyd am Fuß und nid am Schuoh,
Am Chopf, nid a der Chappe.

Sind miär nu alti Schwyzerart?
Bil Frönds chund üs dur d'Tür.
Glych, stimmers nümme all am Bart,
Se stimmer's innedür.
Im Schwyzerbärgland wachst ruchs Holz,
Mi darf's es Bickli bschnyde.
Was schadt das üsem Schwyzerstolz?
Das Holz, das mag's verlyde.

Hend miär nu Fraid am Schwyzerbund?
Saarus, mer wend em bstah!
Fry stimmer, dileguod und gsund,
Und zäme wemmer ha.
Und was's au um is ume gib,
Mer land is nid verwybe.
Sind miär nu Schwyzer alder nid?
Mer find's, se wemmer's blybe.

Meinrad Lienert.

Liesi.

Die Geschichte einer Kuh.

Eine Jugenderinnerung von Alfred Huggenberger*).

Es mag ein lächerliches Unterfangen sein, einer Kuh ein Denkmal zu setzen. Mir kommt es eher schwer als lächerlich vor. Die Kuh Liesi hat in unserem kleinen Bauernhaushalt und damit auch in meinem Leben Jahre hindurch eine bedeutende Rolle gespielt; sie hat mir manches Rätsel aufgegeben, mit dem ich heute noch nicht ganz fertig bin. Ich bin ihr auch durch mancherlei Schuld verpflichtet.

Liesi hat nie in einem andern Stall gestanden als in dem unsrigen, sonst hätte sie sich vielleicht nicht so wohl und daheim darin gefühlt. Mit den hellen, luftigen Ställen verglichen, wie man sie heute baut, war der unsrige mehr als bescheiden zu nennen. Zwar gaben die wurmförmigen Blockhauswände leidlich Schutz gegen Sturm und Kälte; doch das Licht kam nur durch zwei schmale liegende Fensterchen herein. Der Gang hinter dem Viehlager war schmal; die Balken der Heubiele mußten mit Rundpfosten gestützt werden.

Zimmerhin ein Stall, wie es deren noch viele gab und heute noch gibt. Die Viehzucht stand zu jener Zeit in unserer Gegend hinter Getreide- und Weinbau noch an Bedeutung zurück. Wenn man nur Milch und Butter hatte und die notwendigen Zugtiere für Pflug und Wagen.

Als ich mit Liesi erstmals wirklich Bekanntschaft machte, hatte sie ihre Jugendzeit bereits hinter sich und war auch längst an das Joch der Arbeit gewöhnt. Man konnte ihr Kraft und Ausdauer nachrühmen; als wohlgebaute Fleckkuh hielt sie jedem mittleren Ochsen die Wage, ja sie war manchem von ihnen an Fleiß und Ausdauer überlegen. Dieses Lob bestätigt zu sehen, aber auch mit Liesis Mucken und kleinen Hinterhältigkeiten vertraut zu werden, bekam ich reichlich Gelegenheit, denn ich war damals, obgleich noch zur Sommerschule verpflichtet, zum Ackerbuben vorgerückt. Nicht zu meiner Freude, ich habe mich oftmals aus der mühseligen Ackerfron in die Kinderschühlein zurückgewünscht oder zu dem Starenwolf auf den Bäumen, besonders wenn der Vater so

*) Aus „Die Brunnen der Heimat“.