Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 43 (1939-1940)
Heft: 22

Artikel: Der Weg über den Berg : Schweizer-Alpenpässe in der Geschichte
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-672474

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

kommen. Mit der hastigen Gebärde, die Amors Pfeile nicht selten verursachen, verbirgt sie das teure Kuvert im Ausschnitt ihrer Bluse. Und leise flüstert sie:

„Nicht lange sollst Du verborgen bleiben, Peter. Wenn Du das Wäschesäcklein schickst oder, wenn Du einmal zu uns auf Urlaub fahren darfst — dann Liebster — offenbaren wir Vater das Geheimnis, das vielleicht schon keines mehr ist..."

Abend am See.

Im wogenden Schilf harft der Abendwind,
Beugt in losem Spiel die ragenden Rohre,
Die von blauen Wellen umschmeichelt sind,
Wölbt über Wasserrosen hohe Tore . . .

Und bunte Boote durchfurchen den See;
Versinken tief in azurne Ferne;
Durchkreuzen im Westen die Bahn der Sterne,
Mit Segeln, blinkend, wie Firnenschnee.

Ich warte still in das Dämmern hinein,
Und horche auf deine nahenden Schritte:
Erhöre heute der Sehnsucht Bitte;
Komm zu mir, Geliebte, im letzten Schein!

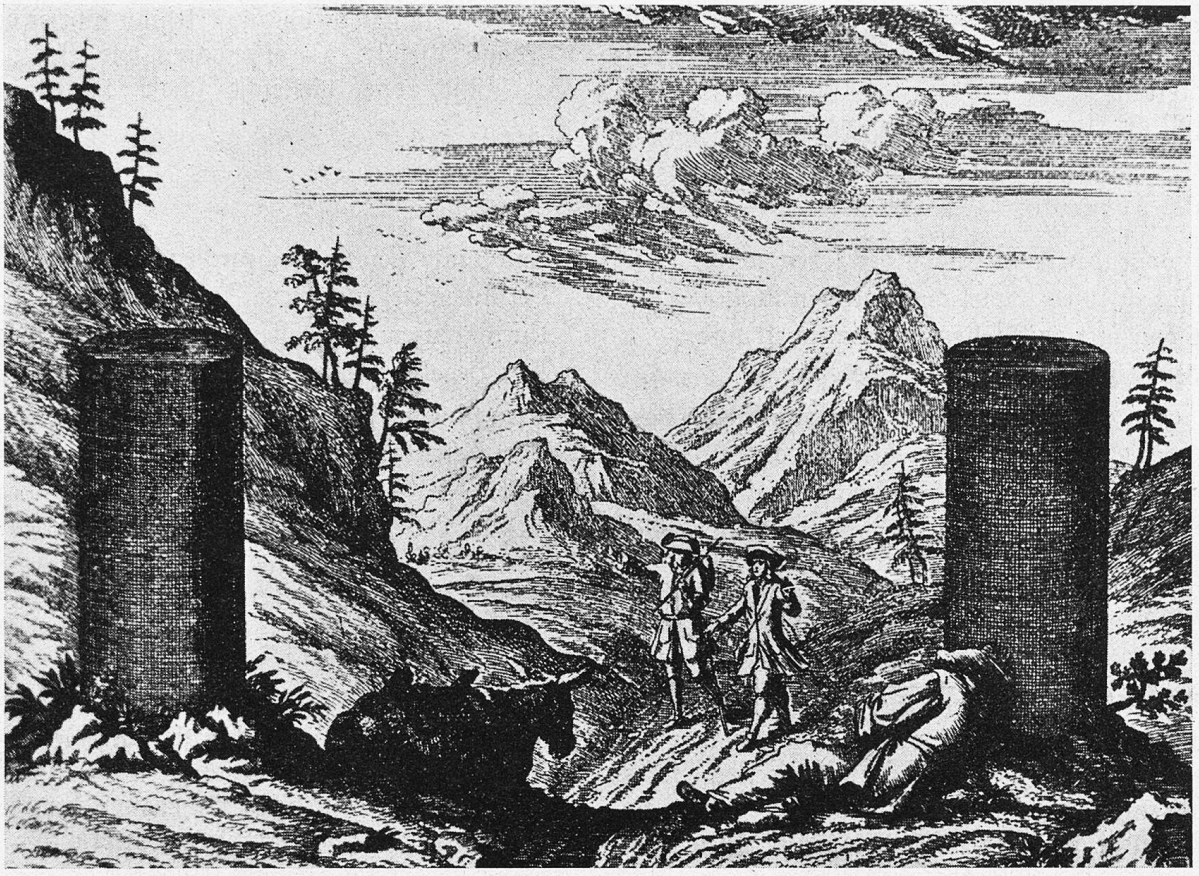
Johannes Vincent Venner.

Der Weg über den Berg.

Schweizer-Alpenpässe in der Geschichte.

Die Beziehungen des Menschen zur Bergwelt sind uralt. Oft genug wurde er gezwungen, die Senkungen der Gebirge zu überschreiten, sei es um Handelsbeziehungen zu pflegen oder um einzufallen in andere, fruchtbarere Täler. Irgendeine innere Bindung zur Bergwelt entstand dadurch freilich nicht; niemals suchte sie der Mensch des Altertums zu seinem Vergnügen auf, stets befangen von einer heiligen Scheu vor dem Übernatürlichen, den Geistern und Göttern, die dort

Der Große St. Bernhard. Handkolorierter Stich von J. S. Weibel, 1771—1846.



Die „Säulen des Julius Cäsar" auf dem Julierpaß. Aus J. G. Scheuchzers „Helveticus". 1723.

ihren Wohnsitz haben sollten. So wählte man sich den kürzesten und leichtesten Weg über den Berg: den Paß.

Später als die Gebirge Griechenlands, die damals inmitten der zivilisierten Welt lagen, wurden die Alpen bekannt. Erst als das römische Reich sich ausdehnte, traten sie in den Brennpunkt eines vor allem politischen Interesses. Sicherlich kamen auch schon vereinzelte Alpenüberschreitungen vor der Römerzeit vor, eine erste verbürgte Kunde weist einen Kelteneinfall vermutlich über den Großen St. Bernhard im 4. Jahrhundert vor Christus nach. Lange Zeit blieben die Alpen die Nordgrenze des Römerreiches, ein Schutzwall gegen Gallier und Germanen. Berühmt geworden ist Hannibals Alpenübergang im Jahre 218 vor Christus. Er wurde in seiner Kühnheit als etwas ganz Außerordentliches gepriesen. 30 000 bis 50 000 Mann, 9000 Reiter und 37 Elefanten sollen daran teilgenommen haben. Welcher Paß benutzt wurde, darüber streiten sich im wahren Sinne des Wortes auch heute noch die Gelehrten.

Damit war die erste große Bresche geschlagen, und nunmehr machten sich auch die Römer die Alpenübergänge dienstbar. Zur Zeit Christi waren ihnen schon die nützlichsten Paßwege bekannt, der Alpenwall war also nicht mehr eine unüberwindliche Trennungslinie. So setzt die Zeit des Baues der sogenannten Römerstraßen ein. Nichts wäre aber falscher, als sich darunter Straßen in unserem Sinne vorzustellen. Es waren nur Saumpfade für die Tiere. Außer dem Julierpaß, bei dem sich ins Gestein gehauene Fahrtrinnen nachweisen lassen, war sicherlich keiner der Übergänge mit Wagen fahrbar.

Aber diese Durchdringung der Alpen zog keinerlei Verständnis der Bergwelt nach sich. Man mußte leider über die Pässe, aber man dankte den Göttern, wenn man dieses Hochgebirge mit seinen „bis in die Unterwelt hinabreichenden Abgründen" wieder hinter sich hatte. Silvius Italicus sagt über die Berge: „Alles erstarrt in den Alpen vor Frost, ist ewig mit grauen Hagelschlossen bedeckt und immerwährend mit Eis umhüllt... Ähnlich der Unterwelt türmt sich in den Alpen die Erde auf und verdeckt durch ihre himmelragenden Massen das lichte Gewölbe des Fir-

maments... Auf den unwirtlichen Höhen wohnt einzig und allein der häßliche Winter. Jäher Schwindel ergreift den Wanderer, wenn er zu den wolkentragenden Gipfeln emporblickt." So sah man die damalige Zeit, wir kennen aus jenen Jahrhunderten keine einzige lobpreisende Schilderung der Alpen.

Die typischen Römerpässe der Schweiz waren der Große St. Bernhard, der Splügen, der Julier in Verbindung mit der Maloja. Dagegen war der Gotthard noch gänzlich unbekannt. Ausgebaut und geschützt wurde vor allem der Große St. Bernhard, dann der Julier, der sich durch sein Gelände als sehr günstig zu einer Straßenanlage erwies. Dagegen sind die heute noch sichtbaren sogenannten Römersäulen auf der Paßhöhe mittelalterlichen Ursprungs. Mehr nur lokale Bedeutung hatten zur Römerzeit Albula, Furka, Septimer und Oberalp. Dagegen scheint der Simplon eine etwas stärkere Frequenz gehabt zu haben.

Vom 4. bis zum 6. Jahrhundert nach Christus setzte dann der Ansturm der nordischen Völker auf das römische Weltreich ein. Man kann sich wohl denken, daß bei diesen Völkerverschiebungen, die die Erschütterung und Zertrümmerung Roms nach sich zogen, die Alpenübergänge eine wichtige Rolle spielten. Brenner, Großer St. Bernhard, Septimer und Simplon sahen die Langobarden und die Franken nach Süden einfallen. Die unsicheren Zeiten verschwanden erst mit dem 8. Jahrhundert wieder, als durch die Beherrschung des gesamten Alpenbogens durch die Franken wiederum Ordnung einzog. Es gehörte zu den Gepflogenheiten der fränkischen Könige, die Alpenpässe bei ihren Italienzügen zu benützen. Karl der Große überschritt zu verschiedenen Malen den Großen Sankt Bernhard. Beliebt wurde vor allem jetzt der Septimer, den Otto II. im Dezember des für die damalige Zeit so bedeutungsvoll scheinenden Jahres 1000 betrat, in dem man den Untergang der Erde prophezeite.

Aber auch im Mittelalter verlor das Hochgebirge nichts von seinem Schrecken; im Gegenteil: Drachen, Geister und Riesen bevölkerten seine Täler, und wer es nicht mußte, der betrat die Berge nicht. Aber viele mußten! Der Handel

Der Paß Finstermünz. Aus Merians „Topographia" 1677.

begann sich zu entwickeln und das Begehen der Paßwege wurde dadurch unumgänglich. So schritt man zum Bau von Hospizen und Wachttürmen, zu Labung und Schutz der Wandernden. Schon im 9. Jahrhundert wurde ein erstes Hospiz auf dem Großen St. Bernhard erstellt, nach seiner Zerstörung stiftete dann Bernhard von Menton (nach dem der Paß seinen Namen bekam) eine neue Unterkunft, deren erste urkundliche Erwähnung wir aus dem Jahre 1125 besitzen.

Wie wir bereits erwähnten, war der berühmteste Durchgangspaß unserer Zeit, der St. Gotthard, den Römern noch unbekannt. Er dürfte auch kaum vor dem 13. Jahrhundert begangen worden sein, um diese Zeit wird er als „Mons Elvelinus" erwähnt. Der Übergang wurde erst allgemeiner benutzbar, als der „Schmied von Urseren" einen Holzsteig zur Umgehung der Felsen beim jetzigen „Urnerloch" erstellte und so die heikelste Stelle des ganzen Passes schützte. Freilich erforderte dieser Holzsteig einen ständigen Unterhalt, da die Planken bei Hochwasser immer wieder weggeschwemmt wurden. Dennoch dürfte die Überlieferung, daß ganze Wälder abgeholzt wurden, nur um diesen Steig in Ordnung zu halten, übertrieben sein. Im 14. Jahrhundert taucht der Name „St. Gotthard" auf, und eine erste urkundliche

Die Schöllenenschlucht.

Erwähnung des Hospizes fällt ins Jahr 1331. Im späteren Mittelalter wird der Paß dann oft zu kriegerischen Einfällen in die Lombardei benutzt, so etwa auch im sogenannten Irniser Krieg gegen Mailand, der im Jahre 1478 mit dem Siege der Eidgenossen bei Giornico endete. Dabei kamen etwa sechzig Mann durch Lawinen im Val Tremola um. Durch das ganze Mittelalter und bis ins 17. Jahrhundert hinein galt der St. Gotthard als der „höchste Berg" der Alpen.

Auch die Bündnerpässe erhielten im Mittelalter einen regen Zuspruch, so vor allem der Septimer, der Julier und der Splügen. Neben den Handeltreibenden waren es vor allem die Heere, die sich einen Weg über die unwirtlichen Höhen bahnten und selbst abgelegenere Übergänge nicht verschmähten, wenn es die Klugheit gebot. So wurden auch Bernina, Albula, Bernhardin betreten, während Flüela und Ofenpaß einer späteren Zeit vorbehalten blieben und im Mittelalter über lokale Bedeutung nicht hinauskamen. Zu den wichtigsten Handelswegen wurden aber zweifelsohne Julier und Septimer. Die Venezianer führten ihre Güter über den Julier, während der Septimer, der sogenannte „schwäbische Paß", hauptsächlich von den deutschen Herrschern bevorzugt war. Auch der Lukmanier erhält als Verbindung zwischen Chur und Bellinzona eine gewisse Bedeutung, und als wichtigstes für den Splügen ist der Bau einer Straße durch die Viamala zu nennen, die zwischen 1471—1473 erstellt wurde und so den zeitraubenden Umweg nördlich der Schlucht vermied.

Auch das ausgehende Mittelalter aber hatte seine Furcht vor dem Berg nicht verloren.

Petrarca, der 1336 den Mont Venteux bestieg, war der erste Sänger auf die Schönheit der Alpenwelt. Aber sein Ruf blieb noch Jahrhunderte ohne Echo. Erst im 16. Jahrhundert trat eine allmähliche Wandlung ein, aber es waren erst nur recht wenige, die sich für Berge und Pässe interessierten, vor allem aus einem wissenschaftlichen Drang heraus. Gelehrte wie Aegidius Tschudi, Sebastian Münster und Joh. Stumpf waren die Bahnbrecher. Ihre Reisen bestanden in erster Linie aus Paßfahrten. Aber auch diese Leute sind noch recht befangen, so etwa Münster, den eine Reise über den Gemmipaß „das Herz bis in die Knochen erzittern machte."

Conrad Gesner und Josias Simler brachten die Alpenforschung wiederum ein gutes Stück weiter. Gesner trotzt dem Aberglauben um den Pilatus, und Simler schrieb sein Buch „De Alpi-

Chur. Aus Merians „Topographia Helvetiae". 1644.

bus commentarius" (1574), das eine für damalige Verhältnisse überraschend gründliche Kenntnis der Bergwelt beweist. Simler widmet seine Aufmerksamkeit vor allem den Pässen, die sich „durch die hohe Mauer der Alpen bohren". Das interessanteste Kapitel ist wohl das, das sich mit den „Schwierigkeiten und Gefahren der Reisewege in den Alpen und wie man sie bewältigt" befaßt. Hier entdeckt man neben manchen merkwürdigen Dingen viele auch heute noch gültige Feststellungen. Die Bestätigung, daß die Pässe auch damals nur Saumpfade, nicht aber Fahrwege waren, wird bei einer Lektüre leicht erbracht. „Auch flößt der Tiefblick in die Täler dem Wanderer solch einen Schreck ein, daß er sich aus Furcht, von Schwindel ergriffen zu werden, von Einheimischen, die an diese Wege gewöhnt sind, an der Hand führen läßt". Vor allem, was ein Bergwanderer wissen muß, ist in dieser Anleitung die Rede, von Lawinen, von Kälte, von Sturm und von der Ausrüstung.

Leider hielt diese Aufklärung der ersten Bahnbrecher nicht lange an. Die religiösen Zwiste des 17. Jahrhunderts lassen dem Aberglauben wiederum freien Spielraum.

Dagegen beginnt sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts das Dunkel, das über den Bergen lag, nun doch immer mehr zu lichten. Albrecht von Haller wird mit seinen „Alpen" zum Dichter der Gebirge, Rousseau predigt sein „Zurück zur Natur". Beide betraten aber das eigentliche Gebirge nicht. Dagegen weiß man ja, daß Goethe auf seinen Schweizerreisen (1775, 1779, 1797) St. Gotthard und Furka besuchte. Nun ist die Liebe zur ernsten Bergnatur erwacht, und die erste große Tat des Bergsteigens wurde die Eroberung des Montblanc durch Balmat und Paccard (1786).

Die Alpenpässe wiesen in diesen Zeiten einen regen Verkehr mit Saumtieren auf. Am Großen St. Bernhard versahen die Mönche ihren Liebesdienst an müden und verirrten Wanderern. Für den Gotthardpaß ist das Jahr 1707 ein wichtiges Datum. Damals wurde durch den Maurermeister Pietro Morettini ein 64 Meter langer Tunnel durchs Urnerloch gesprengt, und elf Jahre später wird durch den Abt Gerhold von Einsiedeln die Teufelsbrücke erbaut. 1720 wird die uns merkwürdig anmutende Mär vermeldet, daß nunmehr an Stelle des St. Gotthard der Titlis als der höchste Berg der Erde gelte!

Zur Jahrhundertwende stürmten die französi-

schen Heere über die Pässe. Am St. Gotthard fanden denkwürdige Kämpfe statt, so vor allem die Schlacht, die Suwaroff 1799 den Franzosen in der Schöllenenschlucht lieferte. Die umwälzendsten Vorkommnisse ereigneten sich jedoch am Simplonpaß; dort wurde in den Jahren 1800 bis 1805 auf Befehl Bonapartes die erste moderne und fahrbare Alpenstraße angelegt, die für die Folgezeit zum Vorbild wurde. Auf einer Länge von 63 Kilometern kostete sie annähernd zehn Millionen Franken.

In den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts beginnt ein großzügiger Straßenbau. Auf den Simplon folgten nun in rascher Reihenfolge Bernhardin (1823) Splügen (1824), Julier (1826), St. Gotthard (1820—1830), Maloja (1828—1840). Dann blieb es ruhig bis in die sechziger Jahre. Nun wurden fahrbar gemacht: Oberalp (1863), Bernina (1865), Furka (1866), Flüela (1867), Col des Mosses (1869). Auch in den siebziger Jahren schritt der Ausbau rüstig fort: Ofenpaß (1872), Lukmanier (1877), Jaun (1878). Den Schluß bildeten die fünf folgenden Straßen: Col du Pillon (1886), Grimsel (1894), Klausen (1899), Umbrail (1901) und der Große St. Bernhard (durchgehend 1905). So mußte der erste Paß des Römerreiches der letzte sein, der dem Rad geöffnet wurde!

Mit diesem Straßenbau setzte die Postkutschenromantik des 19. Jahrhunderts ein. Die Post durchzog die Täler und Pässe und verlockte die Reisenden ins Gebirge. Der St. Gotthard etwa wies eine Jahresfrequenz bis zu 70 000 Reisenden auf. Diesem Aufschwung machte die Eisenbahn, vor allem durch die Eröffnung des Gotthardtunnels, ein jähes Ende. Die Pässe verödeten, die Waren wurden nicht mehr auf den mühsamen Pfaden befördert, und die Reisenden begannen eine rasche Fahrt vorzuziehen.

Hier erfüllt nun das Automobil in unseren Tagen eine gute Mission. Es erobert die Pässe wiederum und entdeckt sie neu für unsere Zeit. Es belebt die hohen und weltfernen Talschaften. Neue Pläne zum Ausbau von Alpenstraßen sind manche vorhanden. Diese sehr nützlichen Projekte hätten den Vorteil einer Arbeitsbeschaffung und eines Ansichziehens des internationalen Verkehrs, der, durch das schöne und dichte Straßennetz der Dolomiten verlockt, abzuwandern droht. agra.

Sein Berg.

Seine besten Freunde sind Berge. Klettern ist seine größte Leidenschaft. Das Wochenende verbringt er fast regelmäßig allein oder seltener mit einem ebenso geneigten Liebhaber auf irgendeiner delikaten Tour.

Wieder einmal ist er von einem vertrauten Gipfel zurückgekehrt. Auf dem Bänklein vor der einsamen Berghütte genießt er die feierliche Abendruhe, nach einem glücklichen Tag voll süßer Strapazen im Steinlabyrinth.

Der wortkarge Senn ist heute etwas aufgeschlossener als gewöhnlich. Und der Kletterfreund ist wie immer in seinem Element.

„Sagen Sie mir", plaudert er, scheinbar gleichgültig, neben seiner Brissago her, „wem gehört eigentlich der gediegene Felszahn da oben, mein Lieblingsgipfelchen?"

„Wem? — Hm... niemandem!"

„Er steht doch mitten in Eurer Alp?"

„Gewiß, mein Boden geht bis hinauf zur Geröllhalde — soweit eben noch etwas wächst."

„Und dann...?"

„Und dann hört er eben auf!"

„Wer?"

„Hm, der Boden! — Warum fragen Sie das?"

„Ja, was heißt Boden? Ich meine: Gehört Ihnen eigentlich der ganze Gipfel auch?"

„Den Felsen, meinen Sie?"

„Ja."

„Selbstverständlich, er ist mittendrin. Aber das ist kahler Stein, nutzlos!"

„Nutzlos? — Würden Sie ihn unter Umständen verkaufen?"

„Verkaufen? Diesen Felsen? — ich sage Ihnen doch: er ist nichts wert, absolut nichts."

„Sie würden also ohne weiteres auf ihn verzichten — würden ihn abgeben, wenn — ja, wenn sich jemand besonders dafür interessieren möchte?"

„Warum nicht? Von mir aus können Sie ihn haben!" lächelt der straffe Bergler. Er hat jetzt verstanden.

„Und können Sie mir dies von Rechts wegen versprechen und schriftlich bestätigen?"

„Meinetwegen können Sie's auch schriftlich haben."

„Müssen wir die Bestätigung nicht amtlich beglaubigen lassen, und sind keine weiteren Hindernisse im Weg?"

„Wie Sie wollen. Trauen Sie mir nicht? — Ich müßte zwar noch meine beiden Söhne fragen