

An einer alten Weltverkehrsstrasse

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **43 (1939-1940)**

Heft 1

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-662152>

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.

An einer alten Weltverkehrsstraße.

Von Hans Kreis.

In Amsteg habe ich den Zug verlassen und lenke meine Schritte dem romantischen Madernertal zu. Bald liegt das kleine Dorf, dem einst der hölzerne Steg über den wilden Kerstelenbach den Namen gegeben, hinter mir. Heute gelangt man auf solider Straßenbrücke über das aus enger Schlucht hervorbrechende Bergwasser, welches eilenden Laufes der Vereinigung mit der brausenden Reuß zustrebt. Gleich am andern Ufer schwenkt das Sträßchen ins Seitental ab, das mein Wanderziel ist, und schraubt sich in mehreren Kehren den bewaldeten Hang hinauf, um hierauf nach Bristen einzubiegen. Ich folge ihm diesmal nicht, sondern gedenke auf abwechslungsreicherem, wenn auch etwas längerem Wege dieses Dörfchen zu erreichen. Auf der Hauptstraße weiterschreitend und bald darauf der langgestreckten Zentrale des Kraftwerks Amsteg folgend, gelange ich an einen Punkt, wo plötzlich, wie sonst wohl nirgends, die Ent-

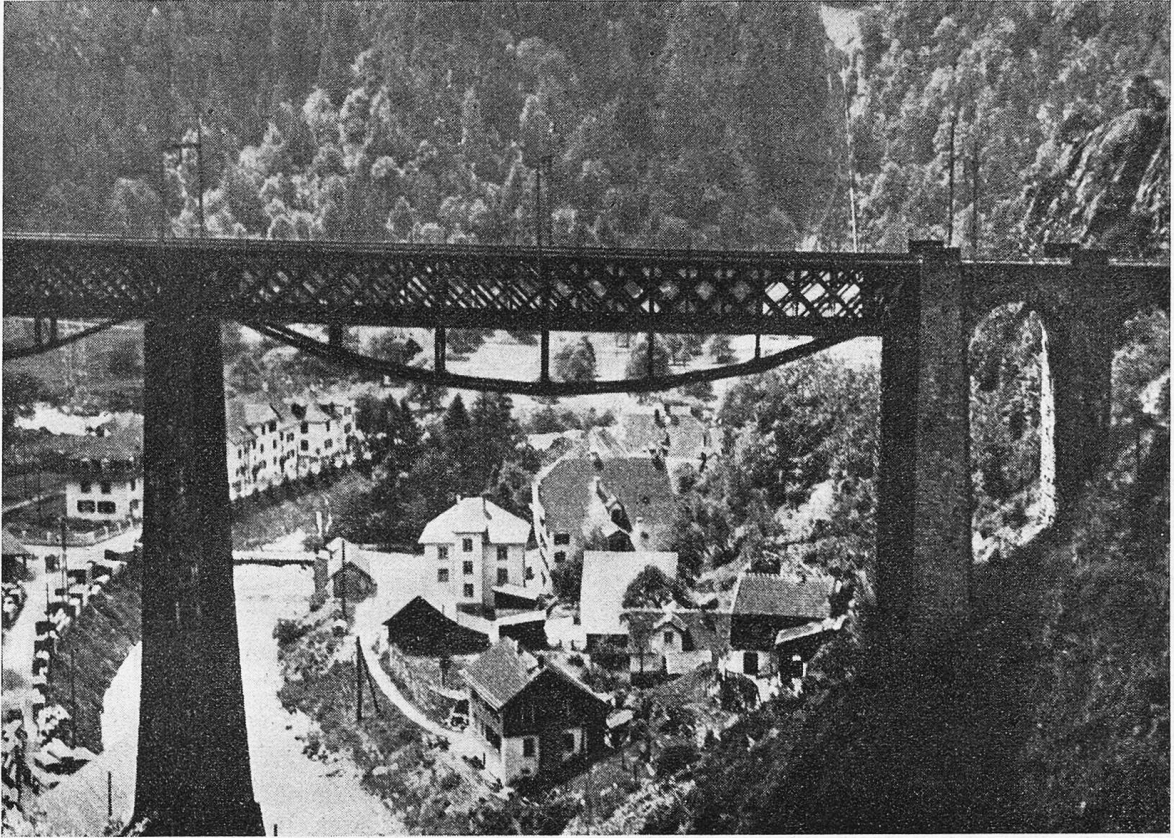
wicklung der seit mehr denn einem halben Jahrtausend durch das Land Uri führenden völkerverbindenden Verkehrsader vor den Augen des Wanderers liegt. Gern wird er deshalb einige Augenblicke hier verweilen und im Geiste Bilder vergangener Zeiten in sich erstehen lassen.

In derselben Richtung, in der ich gekommen, steigt ein Pfad munter bergan, der alte, im dreizehnten Jahrhundert zum erstenmal erwähnte Saumweg, der hier die erste Talstufe überwindet und darauf hoch über der Reuß an der rechten Bergseite zum stillen Weiler Ried und weiter nach Gurtneilen führt. Nur wenige Schritte vom Bahnhof Amsteg weg habe ich ihn schon ein Stück weit benützt, als ich am ehrwürdigen Meierturm von Silenen, an der malerischen Kapelle der vierzehn Nothelfer und an einigen alten verwahrlosten Gehöften, in deren kleinen Fensteröffnungen man unwillkürlich das bärtige wetterharte Gesicht eines Zeitgenossen Walter Fürsts



Schloßbergmassiv Erstfeldertal.

Photo Hans Casteln, Zürich.



Gotthardbahn bei Amsteg.

Photo Emil Widenstorfer.

und Wilhelm Tells auftauchen sehen möchte, vorbeisritt, bis dort, wo er in die Heerstraße mündet, unter der seine Fortsetzung begraben ruht. Er stellt die erste Etappe in der Geschichte der Gotthardroute dar. Mögen ihn auf eine Weile wieder die Gestalten längst entschwundener Tage bevölkern! Da zogen, nach Rom, der heiligen Stadt, wallfahrend, „leicht geschürzte“ Pilger, auf ihren langen Stab gestützt, rüstig den Paß hinan. Mit Wein und andern Erzeugnissen Italiens und des Orients schwer beladen, stapften Saumrosse sicher über den aus Felsplatten und Kollsteinen bestehenden Straßenbelag zu Tal. Vornehme Reisegesellschaften, reiche Kaufleute, fremde Gesandte, die Landvögte der ennetbirgischen Vogteien mit ihrem Gefolge, sie alle ritten diesen Weg oder ließen sich in Sänften über den Berg tragen. Nicht minder fehlen kriegerische Bilder. Auf ihm bewegte sich ein Wald von Speeren, flatterten die Schlachtbanner, blitzten blanke Halbarten und scharfe Zweihänder auf im Licht der Sonne, wann das Heer der Eidgenossen über den Gotthard in die Lombardei hinunterstieg, um sich dort für fremde Herren zu schla-

gen. Dann widerhallten im Tale ihre wilden Schlachtlieder, das Gebrüll der Harsthörner und der dumpfe Wirbel der Kriegstrommel. Aber auch der Fremdling kam hier durch. Es ist Ende September des Jahres 1799. Die Soldaten der französischen Republik ziehen eilends nordwärts durch das Land Uri, zurückweichend vor den nachstoßenden Russen Suworows, und staunend sehen die Talbewohner kurz darauf eine lange Heeresssäule vorüberziehen, Krieger in fremden, teils seltsamen Uniformen, häßliche Gestalten darunter zu Pferd, deren Heimat die großen Ebenen Südrußlands und Asiens waren, Vertreter einer Rasse, die noch nie in diesen Bergen erschienen war, seit der Mensch in ihrem Schutze lebte. Längst hat der alte Saumpfad als Handelsstraße ausgedient. Es ist einsam auf ihm geworden. Heute gehört er allein den Anwohnern und jenen beschaulichen Wanderern, denen in einer hastenden, ruhelosen Welt noch das köstliche Gut der Zeit geblieben ist.

Doch nun wende ich den Blick nach rechts, wo sich auf doppelbogiger, malerischer Steinbrücke die Heerstraße über den Fluß schwingt und hier-

auf, hart der linksseitigen Felswand sich anschmiegend, ebenfalls ansteigt. Ihre Entstehung fällt in die Jahre 1827 bis 1830 und bedeutet die zweite Etappe im Ausbau dieses wichtigen Alpenüberganges. Sie war notwendig geworden, wollte man der stets zunehmenden Abwanderung des Verkehrs, dem der Fußsteig nicht mehr zu genügen vermochte, auf bereits bestehende Kunststraßen vorbeugen. Bei ihrem Anblick erstehen andere Bilder: knarrende Fuhrwerke mit hoch aufgestapelten, durch Blachen geschützten Gütern, sowie Reisewagen fahren vorüber. Um einen Rank biegt die fünfspannige Gotthardpost mit dem peitschenknallenden oder lustige Weisen hinaus-schmetternden Postillion auf dem lustigen Boß, wie Meister Rudolf Koller sie so eindrucksvoll auf die Leinwand gebannt hat. Das war Amstegs große Zeit, von der seine ansehnlichen Gasthöfe und die geräumigen, heute leerstehenden Stallungen zeugen; denn hier beginnt auch für die Straße die Bergstrecke, hier wechselte oder fütterte man die Pferde, wurde Vorspann genommen, und unterdessen stärkten sich die Reisenden auf die bevorstehende Paßfahrt. In Amsteg pflegte auch der Fuhrmann abends seine müden Rosse einzustellen, wie auch der Wanderer zu allen Zeiten hier bei einbrechender Nacht ein Lager suchte, um am folgenden Morgen gestärkt die Höhe des Gotthard zu gewinnen.

Nun nach Osten schauend, bleibt das Auge an der Stelle haften, wo die Gotthardbahn auf kühnem, eisernem Viadukt über den Kerstelenbach führt. Mit ihrem Bau begann die dritte Etappe. Seit 1882 schoben jahrzehntelang gewaltige Dampflokomotiven, schwer pustend und fauchend, die internationalen Schnellzüge und die langen Schlangen der Güterzüge gegen Göschenen hinauf, dicke Rauchwolken ausstoßend, die, sich zerteilend, als leichtes Dunstgewebe fast beständig über dem Reustal schwebten, bis der älteste Urner, der Föhn, es ab und zu mit seinem mächtigen Hauche zerriß und den Himmel sauber segte. Auch diese Zeit gehört der Vergangenheit an. Das Turbinenhaus, aus dem das unaufhörliche Surren der Generatoren an mein Ohr dringt, und die von hoch oben zu ihm niederführende Rohrleitung, reden deutlich von den Fortschritten im Bahnbetrieb. Rauchlos und in

weit beschleunigter Fahrt winden sich heute die Züge scheinbar mühelos das Tal hinauf. Wie seinerzeit durch den Straßenbau, so erhielt auch durch die Gotthardbahn der Verkehr einen neuen Rhythmus. Mußte man vor ihrer Eröffnung mit Tagen rechnen, um von Zürich nach der lombardischen Handelsmetropole zu gelangen, so sind es seither nur noch Stunden. Der Straße widerfuhr dasselbe Schicksal, das sie ein halbes Jahrhundert früher dem Saumweg bereitet. Der Verkehr wanderte von ihr ab, und Amsteg ward mit einemmal wieder zu einem stillen Ort.

Wer aber hätte um die Jahrhundertwende gedacht, daß bald dem Schienenstrang ein scharfer Konkurrent entstehen würde? Heute macht sich die durch die Erfindung des Benzinmotors hervorgerufene Revolution im Verkehrswesen auch am Gotthard für die Bahn empfindlich fühlbar. Der Kraftwagen hat wiederum einen Teil der Personen- und der Güterbeförderung auf die Straße zurückgebracht. Ab und zu höre ich hupen und dringt Motorengeknatter an mein Ohr, und ich sehe von meinem Standort aus Motorräder, elegante Autos und moderne Gesellschaftswagen nach Süden fahren. Eben setzt auch ein lustiges, nach allen Seiten freien Ausblick gewährendes Postauto, der Nachfahre der alten, dumpfräumigen Postkutsche, über die Brücke.

Doch nun hinein ins einsame, weltvergessene Seitental, das den Schritt zu den Gletschern lenkt, wo die Bäche in prächtigen Fällen schäumend niederstürzen, der Pulsschlag des modernen Weltverkehrs dem menschlichen Ohr nicht mehr vernehmbar ist und das Leben der Bewohner den gleichen Gang hat seit der Urbäter Tagen. Wie ich gemächlich gegen Nid hinaufschreite und sich beim Höhersteigen alles noch besser zum Gesamtbild vereinigt, flizt, als hätte ich ihn ausgerechnet für diesen Moment bestellt, der „Rote Pfeil“ dem Tor des Südens zu. Der Leichttriebwagen hat den Kampf mit dem Auto aufgenommen.

Nicht mehr ferne mag wohl der Tag sein, wo das Kursflugzeug regelmäßig seinen Weg über das zentrale Gebirgsmassiv unseres Landes nehmen und uns nach kurzem, kaum mehr als eine Stunde dauernden Fluge durch den blauen Äther nach Mailand bringen wird.