

Der Berninapass und das Puschlav

Autor(en): **Heer, Gottlieb Heinrich**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **60 (1956-1957)**

Heft 20

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-671817>

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.

DER BERNINAPASS UND DAS PUSCHLAV

Er ist einer unserer landschaftlich reizvollsten Pässe, der Berninapass: aus dem Hochtal des Engadins, wo sich die weiten Hänge und die wuchtigen Felspyramiden in klaren Seen spiegeln, führt er erst dem schäumenden Flazbach entlang in die lichten Lärchenwälder Pontresinas. Wo diese Forste steilere Talschranken überschatten, erschliesst sich dem Wanderer der wohl eindrucklichste Blick in die Welt des Hochgebirges, der Blick über den Morteratschgletscher auf das Eisaupt des Bernina und seiner ebenbürtigen Nachbarn. Rasch gewinnt der Pass über der Baumgrenze die reinsten Steinöden; an den Schutthalden suchen hier ganze Herden von Steinböcken und Gamsen ihre Atzung. Er erreicht das Hospiz, wo der schwarze und der weisse See wie ungleiche Brüder in den Geröllfeldern liegen, und senkt sich dann steil hinab gegen das Puschlav, das als eine von Stufe zu Stufe sich weitende Treppe bis ins Veltlin niedersteigt.

Dieser Alpenübergang, den schon die Römer kannten, bedeutet die Lebensader des entlegenen Puschlavs, die seiner zu allen Zeiten mit mancherlei wirtschaftlichen Sorgen ringenden Bevölkerung durch den Verkehr frische Kräfte zuführte. Die Talschaft, im unteren Teil ein Gebiet der Landwirtschaft, vor allem des Tabakbaus, kannte besonders im 19. Jahrhundert noch die schweren Probleme der Auswanderung; denn auch ein bescheidenes Gewerbe wie die Gewinnung von Marmor und Serpentinsteine vermochte diese italienisch sprechenden Graubündner nicht zu ernähren. Wenn auch der Bau von Kraftwerken in neuer Zeit mancher Familie Arbeit und Brot bescherte, so ist das Puschlav doch noch immer auf jene Belebung angewiesen, die ihm eben der Berninapass — heute auf der Strasse und auf den Schienen der Berninabahn — von Süden und Norden bringt. Als Transitland lag es schon im Mittelalter an einem Handelsweg, auf dem, von Venedig und

aus dem Mailändischen, Handelsgüter in nördliche Länder geschafft wurden und den auch gelegentlich Reisende beritten.

Damals führte noch ein Saumpfad, den einst sumpfigen Talgrund oberhalb des vorgeschichtlichen Bergsturzes bei Miralago, der den See von Le Prese bildete, meidend, am rechten Talhang über Viano und vorbei am Pilgerhaus Son Romerio. In der Nähe Poschiavos überquerte er die Talsohle und erreichte über Cavaglia — also die Route der heutigen Berninabahn einschlagend — das Berninahospiz.

Auf diesem Saumpfad blühte bis um die Mitte des letzten Jahrhunderts das Säumerwesen, das auf Pferden und Mauleseln, den Saumtieren, nicht nur die aufgebasteten Fässlein des in Bündlen geschätzten Veltliner Weins, sondern alle im Tal hergestellten Waren und auch die Durchgangsgüter transportierte. Dieses Geschäft betrieben und beherrschten die Genossenschaften der Porten. Es waren nach bestimmten Vorschriften und Gesetzen arbeitende Verbindungen von Gemeinden des Tales, die von Kaufleuten und anderen privaten Auftraggebern die Waren zum Transport übernahmen und so den Verkehr monopolisierten. Brachen unter diesen Genossenschaften Streitigkeiten aus, so hatten sie ihre Händel einem Portenrichter zu unterbreiten und seinem Urteil sich zu fügen. Gerade der vielbenutzte Saumpfad über den Berninapass, dessen Lawinengefahr von den Säumern gefürchtet war, scheint oftmals Anlass zu Klagen gegeben zu haben. So haderten die Portenschaften von Poschiavo und Pontresina immer wieder um den Unterhalt des mühsamen und holperigen Strässchens und wegen unüberlegter Entwaldung der Hänge.

Auf diesem Saumpfad verklang das Geläut der Säumerglocken an den Halsen der in Kolonnen geführten Saumtiere, als in den Jahren 1842 bis 1865 die Berninastrasse gebaut wurde: unter der Luftlinie von 25 Kilometern und auf annähernd 35 Kilometer Strassenlänge überwindet sie beinahe 2000 Meter Höhenunterschied. Sie windet sich vom Hospiz in kunstvollen Kehren und oft überbaut von langen Schutzgalerien gegen Lawinen über La Rösa — den Ort, den C. F. Meyer in seinem Gedicht besungen — hinab ins Puschlav. Sie bietet dem Wanderer und dem Fahrer — sie wurde im Jahre 1927 auch für den Automobilverkehr geöffnet — landschaftliche Schönheiten vom vergletscherten Hochgebirge bis in die Reberge des Südens im weiten Tal der Adda, im Veltlin. Reichen die finanziellen Zuschüsse zu

ihrem Unterhalt auch heute noch nicht aus, um jene bekannte Gefahr des Umfahrens der Schweiz auf fremden, tadellos ausgebauten Alpenpässen ganz auszuschliessen, so hoffen die Puschlaver doch, dass auch in dieser Beziehung das etwas bittere Wort von einem «vergessenen Tal» mit der Zeit verklinge.

Als der Bau dieser Kunststrasse in Angriff genommen wurde und das Säumerwesen sein Ende fand, nahm naturgemäss der Verkehr im Puschlav einen Aufschwung. Nicht nur befuhren die Wagen privater Reisender mehr und mehr erst die ausgebauten Strecken und schliesslich den vollendeten Pass, auch der offizielle Postverkehr hielt in diese südalpine Gegend seinen Einzug. Von nun an rollten die gelben Reisepostwagen regelmässig nach bestimmten Fahrplänen aus dem Engadin durchs Puschlav ins Veltlin und zurück. Das waren Passreisen, die noch mehr als einen Tag in Anspruch nahmen und unterwegs zum Uebernachten zwangen. Aber mag diese Art der Passüberfahrt auch dem heutigen Automobilisten oder dem Reisenden in der Bahn noch immer recht langwierig und beschwerlich erscheinen, — der Postverkehr bedeutete damals doch eine für heutige Vorstellungen kaum mehr ermessliche Verbesserung gegenüber dem rasch ermüdenden Passritt auf dem Rücken eines Pferdes oder gar eines störrischen Maulesels.

Wurde, solange es anging, im Herbst und im Winter die Berninastrasse auch mit Schlitten befahren — berühmt waren die Schlittenfahrten des Veltliner Weines ins Engadin — so sah sich das Puschlav dennoch und trotz der Strasse im Winter noch lange vom übrigen Graubünden abgeschnitten. Wenn die Schneelasten alle Strassendämme und Hänge so hoch überräumen, dass kein Schneepflug mehr durchzukommen vermag, bleibt ja die Strasse auch heute geschlossen.

Diesem Uebelstand abzuhelfen, den Verkehr allgemein zu beleben und einem neuzeitlichen Verkehrsmittel die Aufgaben des Warentransportes und der Fremdenindustrie zu überantworten; solche Gedanken liessen zu Beginn unseres Jahrhunderts den Bau einer Bahn über den Pass erwägen. Das Projekt wurde bald darauf verwirklicht; direkt mit elektrischer Traktion — im Gegensatz zur Rhätischen Bahn, die anfänglich mit Dampflokomotiven betrieben wurde — fuhren schon im Jahre 1908 die Züge der Berninabahn von Tirano nach Poschiavo, und zwei Jahre später wurde die Strecke über das Berninahospiz und hinab ins Engadin nach St. Moritz weitergeführt.

Diese höchstgelegene reine Adhäsionsbahn in Europa wurde als Privatbahn mit bedeutenden Mitteln der Gemeinden und des Kantons errichtet und nach mancherlei Anfechtungen im Jahre 1943 mit der Rhätischen Bahn fusioniert. Mit der Berninabahn aber hatte das Puschlav endlich eine Verbindung erhalten, die ihm auch in den Wintermonaten, bei geschlossener Strasse, den notwendigen Verkehr mit dem ganzen Kanton Graubünden erlaubte.

Zwar brachte die Entwicklung dieser Bahn den Puschlavern auch nicht eitel Freude. Zumal als im Jahre 1948 die Bundesbahnen das System der Staffeltarife einführten und die Privatbahnen sich ihm anschliessen mussten, verteuerten sich die Frachten und Fahrtarife auf kürzere Strecken in unverhältnismässiger Weise. Denn zu den effektiven Kilometern einer Strecke wurde auf 25 Meter Höhendifferenz je ein Kilometer zugerechnet, und ein Bergzuschlag von 75 Prozent wurde erhoben. Wie eigenartig sich die Tarifverhältnisse ergaben, geht aus dem einen Beispiel hervor: ein Abonnement für die zehn Kilometer lange Strecke zwischen Poschiavo und Cavaglia kam im Jahr auf 606 Franken zu stehen, während ein Jahresabonnement auf dem ganzen Netz der Rhätischen Bahn 490 Franken kostete. Die Baumaterialienzufuhr und Viehtransporte aus der übrigen Schweiz ins Puschlav verteuerten sich in belastender Weise, und der Transport von beispielsweise zehn Tonnen Veltliner Wein aus dem Puschlav nach Zürich kostet 1000 Franken, wobei die Rücksendung des Leergutes und weitere Verteilungsspesen nicht einmal berücksichtigt sind.

Solcher Sorgen wird sich der fremde Reisende, der an den Aussichtsfenstern dieser Berninabahn die rasch wechselnden Bilder einer einzigartigen Gebirgslandschaft genießt, wohl kaum bewusst. Aber sie werden jeden Einheimischen begleiten, bis der Bund einen Weg freundeidgenössischer Hilfe finden wird.

Der Saumpfad früherer Zeiten, die Fahrstrasse, auf der die Postkutschen einst ihre Fahrpläne meist erstaunlich genau innehielten und schliesslich die Berninabahn; sie bedeuteten und bedeuten als Verkehrsadern in ihren Epochen stets empfindliche Registratoren der Probleme, der Sorgen und Mühen des Puschlavs und seiner Bevölkerung. Es sind die Probleme eines Alpentales, das weit von allen Handelszentren entfernt zwischen unwirtlichen Gebirgsflanken seine Eigenart wahrt und Nördliches und Südliches auf einem gedrängten Raum vereinigt.