

100 Jahre Flüelastrasse

Autor(en): **Zimpel, Heinz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens**

Band (Jahr): **9 (1967)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-550345>

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.

100 Jahre Flüelastraße

Von *Heinz Zimpel*

Am Dienstag, den 6. August, um 11¹/₂ Uhr langte in Davos-Dorf ein Zweispänner an, der als erster Wagen die ganze Tour über den Flüelaberg zurückgelegt hatte. Er war besetzt von einer englischen Familie, die um 4 Uhr früh Schuls verlassen und um 7 Uhr in Süß die Paßfahrt angetreten hatte. Die Reisenden wollten so rechtzeitig nach Landquart kommen, daß sie mit dem letzten Zug noch am Abend Zürich erreichten.

Dieses in der Geruhsamkeit jener Zeit erst am 12. August 1867 in den Zeitungen mitgeteilte Ereignis leitete einen neuen Abschnitt in der langen Geschichte des Flüelapasses ein.

Fremde benutzten erstmals einen bis dahin zumindest im Ausland sicher wenig bekannten Alpenübergang mit dem neuen Verkehrsmittel. Dabei hatte es gegen das Projekt eines Flüelastraßenbaues sogar grundsätzliche Bedenken gegeben: die neue Straße könnte die Säumer brotlos machen, und vor allem, sie ziehe unnötig Fremde ins Land. Nicht im gleichen Maße zwar wie beim Bau der Unterengadiner Straße fürchtete man auch eine Schwächung der Verteidigungskonzeption durch die Öffnung solcher Einfallstraßen.

Der erste Vorschlag für diese Straße war durch Davos im Auftrage der Gerichte und Gemeinden im Prättigau und Unterengadin schon 1846 dem Großen Rat unterbreitet worden, der eine Summe von 60 000 Franken ausschrieb. Die Gemeinden waren bereit, sich zum Unterhalt von Straße, Brücken und Wuhren zu verpflichten. Sie wollten auch die Abtretung oder den Auskauf des benötigten Terrains und des Materials übernehmen. Die Verhandlungen zwischen dem Regierungskommissär und den Gemeinden über die «Pflichtenscheine» zogen sich dann jedoch bis Ende 1861 hin und drohten mehrmals, an der Frage der Straßeneinmündung in Susch und an der mit dem

Straßenbau verbundenen Aufhebung der Porten- und Ruttnerrechte zu scheitern.

Die Vorarbeiten für den Bau erfolgten deshalb erst im Frühjahr 1865, als am 17. März 1865 der Kleine Rat den Vorschlägen des kantonalen Oberingenieurs v. Salis zustimmte, in der Bauperiode 1866–1868 die Flüela- und Schynstraße auszuführen. Noch bei Schneelage begannen die Trassierungsarbeiten und das Auspflocken, für die eigens Wegverbesserungen durchgeführt und ein Unterkunftsraum vor der «Schwarzen Wand» erstellt werden mußten, da die alte Flüelahütte auf dem Paß sich als zu klein herausstellte und zudem fensterlos war. Die Ingenieure Gerber, P. und A. Balzer übernahmen die Terrainaufnahmen. Von den Schwierigkeiten dieser Vermessungen in unwirtlicher Höhe und bei Wind und Wetter erfährt man indirekt noch heute aus den Bauakten, etwa, wenn man den Notruf nach weiteren Decken für die Nacht liest (sie besaßen nur 6 für 10 Leute) oder wenn man erfährt, wie wenige trigonometrische Anschlußpunkte der Equipe übermittelt werden konnten. Über die erzielte Genauigkeit wird sich nur der verwundern, dem nicht erinnerlich, daß das Blatt XV der Dufour-Karte (1:100 000) gerade erst 1853 aufgenommen worden war, doch auch die Unterlagen für den größermaßstäblichen Siegfried-Atlas, der erst nach 1870 erschien, seit der Arbeit G. H. Dufours schon vorlagen.

Alle weiteren Maßnahmen erfolgten in heute kaum nachahmbarer Eile. Am 10. April 1866 hatte die Standeskommission die am 5. April eingereichten Pläne geprüft und den Baubeginn der Flüelastraße noch für das Frühjahr des gleichen Jahres beschlossen. Schon am 23. April erfolgte die Bauausschreibung, die



Flüela-Hospiz um die Jahrhundertwende

als Eingabetermin der Angebote für die vier Baulose den 15. Mai setzte.

Erst am 1. Mai 1866 reichte A. v. Salis Situationsplan, Längenprofil und Routenbeschreibung dem Kleinen Rat zur Weiterleitung an den Bundesrat ein, der schon am 21. Mai dem Projekt zustimmte und die Subvention zusicherte.

Unterdessen kamen die Arbeiten unter der Bauführung von Ing. D. Tognola bereits in Gang und waren bis Mitte Juli so weit gediehen, daß die Straßeninspektion des Kantons das «reisende Publikum» aufrufen mußte, wegen der durch den Bau eintretenden Belästigungen und Gefährdungen den Flüela einstweilen nicht mehr zu passieren. Zwar hemmte der nasse Spätsommer des Jahres 1866 den Fortgang der Arbeiten, doch konnten die beidseitigen unteren Sektionen bis zum Einbruch des Winters fertiggestellt werden. Ende April

1867 nahm man die Arbeiten an den Bergsektionen wieder auf; und schon im August war die ganze 26 km lange Strecke durchwegs befahrbar. Es unterlag nun keinem Zweifel mehr, daß auch die letzten Verbauungsarbeiten «zur festgesetzten Stunde» abgeschlossen würden. Das Horarium für den Postbetrieb ermittelten, wie am 2. September 1867 berichtet wird, die Bundesräte J. Dubs (Zürich) und K. Schenk (Bern), die die Reise über den Berg «trotz aller Ovationen, Empfangsbögen, Girlanden, Böllerschüssen und Musikbanden, womit sie in Davos und Susch begrüßt wurden, glücklich bestanden». Der Stabshauptmann Cuenod wurde zur Kollaudation abgeordnet, das Protokoll am 19. September 1867 unterzeichnet, die Straße in die Obhut von Kanton und Gemeinden übernommen.

Von diesen wenigen Mitteilungen im «Tagblatt» abgesehen, genoß der ausgedehnte Bau

wenig Publizität. Er war eben nur ein Abschnitt jenes großen Bauprogramms, das zwischen 1842 und 1887 in allen Teilen des Kantons durchgeführt wurde. Jener frühe Ausbau der «Kommerzialstraßen», der nach den Hungerjahren auf Initiative Tscharners 1820 bis 1840 durchgeführt wurde, war noch in frischer Erinnerung, als die zweite größere Bauperiode begann, getragen von der Hochblüte des Warenverkehrs, der um 1856 seinen Höhepunkt erreichte. Oberländer (1842–1858), Prättigauer (1843–1860) und Engadiner Talstraßen (1846 bis 1865) gingen voran, die Paßstraßen des Wolfgang (1852), des Oberalp (1863), des Bernina (1864) und Albula (1866) folgten, bevor man zur Verwirklichung der Flüelastraße schritt, deren Priorität in scharfer Konkurrenz zur Schynstraße (1869) stand. Ofenberg (1872), Landwassertal (1873), Lukmanier (1877), Schanfigg (1877–1881) und die Vorderrhein-Seitentäler (1873–1887) wurden dichtauf durch Straßen erschlossen, bis später auch das Avers (1895), der Umbrail (1901), das Domleschg (1897) und das Samnaun (1912) ihren Ausbau erfuhren.

Alle anderen Nachrichten aus der Bauzeit berühren dann aber mit einer eigenartigen Aktualität. Schon damals wurde die Reihenfolge der Einzelprojekte des Bauprogramms energisch diskutiert. Dagegen brauchte man keine Sorge um ausreichende Arbeitskräfte zu tragen. Die durch den Bauabschluß am Albula dort freiwerdenden 700 Italiener konnten am Flüela ihre Arbeit fortsetzen. Unter diesen forderte später der Steinschlag auch ein Unfallopfer. Es gab Einsprüche gegen die tatsächlich schon damals unzureichenden Normalien, die noch von La Nicca für die Obere Kommerzialstraße erstellt, hier aber hinsichtlich der Straßenbreite von nur 4,20 m bei den Verbindungsstraßen I. Klasse arg beschnitten wurden. Deshalb wurde fast zum gleichen Zeitpunkt die Prättigauer Straße im unteren Abschnitt auf 4,80 m verbreitert und bestritten schon vorher die Oberengadiner Gemeinden die Mehrkosten bei 5-m-Straßen. Es gab Ratschläge und Beschwerden, welche die Lawinengefährdung zum Inhalt hatten, und bis zuletzt erhob man

Vorwürfe gegen die vorgeblich verfehlte Trassierung.

Verfolgt man aber die neue Linienführung, die der Oberingenieur v. Salis mit feiner Sütterlinschrift in der eingehenden Beschreibung vom 5. April 1866 dargelegt hat, so gelangt man doch zu dem Ergebnis, daß die gewählte Trasse ein guter, noch heute gültiger Kompromiß zwischen den erkannten Naturgegebenheiten und der den Einheimischen überlieferten Erfahrung über die verschiedenen Naturgefährdungen einerseits und der Notwendigkeit sehr sparsamen Bauens andererseits darstellt.

Einen Hinweis auf diese Sparsamkeit bildet die knappe Bestückung mit Lawingalerien. Vier Galerien mit insgesamt 120 m sah das Projekt vor, doch zunächst kamen nur zwei mit insgesamt 90 m zur Bauausführung. Man erkannte ausdrücklich das Bedürfnis «für sehr lange Strecken Galerien gegen die Lawinen, denen man nicht ausweichen kann» im Breitzug des Munt da la Bescha an. «Allein die Mittel gestatten es nicht ... in größerem Maße, als durch Anlage kleinerer Stücke Galerien, um damit wenigstens sichere Ruhepunkte zu erhalten.» Welche kleineren Stücke aber auszuführen seien, darüber wollte man erst noch Erfahrungen sammeln. So entstanden auf der Engadiner Seite schließlich eine kleine und zwei größere Galerien, von denen heute nur mehr eine erhalten ist. Stütz- und Futtermauern wurden in einfachem Trockenmauerwerk erstellt. Nur in Ausnahmefällen durften starke Wehrsteine an die Stelle hölzerner Geländer treten, wie an der steilen Lehne gegenüber der Alp Pra Dadaint. Ein eigenes Steinbett für den Straßendamm kam nur an einer kleinen Stelle zur Ausführung, sonst begnügte man sich mit Lagen gröberer Schüttung und einer dicken Kiesschicht. Aber man wandte nach den Erfahrungen der Oberalpstraße doch in größerem Umfang schon Steinböschungen an Stelle der früheren Erdanschnitte an.

Von größerem Einfluß war die Norm der Bauvorschriften, maximale Steigungen von über 10% zu vermeiden und die Länge solcher Abschnitte zu begrenzen. Das erforderte

mehrere Kehren. Insbesondere auf der 948 m Höhendifferenz überwindenden Südrampe kamen aber trotz allen künstlichen Längenentwicklungen öfters Anstiege von 9–10% zur Anwendung. Unter Chantsura hatte man zudem einen steileren Winterweg projektiert. Ein Beweis für die Zweckmäßigkeit der gewählten Trasse ist, daß der gegenwärtige Neuausbau weitgehend der alten Linienführung folgt.

Wuhungen kamen infolge der knappen Mittel nur oberhalb der Susasca-Brücke in Frage; die Drainagearbeiten beschränkte man leider auf die Strecke am Flüela-Dörfli. Aber eben, die Baukosten waren berechnet auf 433 000 Franken, an die der Bund 95 200 Franken als Subvention beisteuerte, d. h. der Bau der Flüelastraße kostete vor hundert Jahren etwa so viel wie heute 200–300 m Nationalstraße. Dabei versieht aber diese alte Fuhrwerkstraße in einigen Abschnitten unverändert noch heute ihre Aufgabe.

Dem Verkehrsweg der Straße folgten dicht auf die neuen Nachrichtenverbindungen. 1870 bis 1873 entstand die von einfachen Stangen aus den anliegenden Wäldern getragene Telegraphenleitung, die später auch im Telephondienst Verwendung fand. 1921 nutzte man diese kürzeste Verbindung zum unteren Engadin und verstärkte diese Leitung zunächst auf 8, später sukzessive bis auf 18 Drähte. Schon damals unterfuhr man die gefährlichen Lawinenzüge unter Chantsura durch Kabel. 1955 wurde sie als eine der letzten oberirdischen Fernleitungen gänzlich verkabelt.

Gleich anderen Alpenpässen erhielt auch der Flüela bald nach Fertigstellung sein Paßhospiz. Es muß 1868/1869 wohl durch die Kreisrichter Andreas Gredig und Georg Stiffler erstellt worden sein und löste jene einfache Schutzhütte ab, die hier für Säumer und Ruttner seit mutmaßlich 1668 bestand. Als Säumerherberge diente bis dahin allein der Tschuggen. Das Hospiz war ein einfacher Zweckbau mit tiefen Kellern und ausgedehnten Stallungen. Dort wirteten Wohlwends; dort war auch das Telegraphenbureau untergebracht, das vom 5. Juli 1873 an bis zur Umstellung auf das Telephon in Betrieb war. Das

Gebäude liegt auf Suscher Boden, den die Gemeinde erst 1879 verkaufte. Von 1889 an ist Andreas Gredig-Buol aus Davos als alleiniger Besitzer verzeichnet. In diese Jahrzehnte, da als Wirtsleute Kerschbaums und Zimmerlis fungierten und letzterer die große Fleischrocknerei unterhielt, fielen alle die aufregenden Ereignisse, von denen Anna v. Moor zu berichten wußte: die Bärenjagd, die Mär vom Gipfelhotel «Adlerhorst» auf dem Schwarzhorn, die Durchreise illustrierter Gäste, wie des Königs von Sachsen, des Großherzogs von Baden, der Pariser oder Londoner Rothschilds, aber auch die schreckliche Lawinenkatastrophe von 1897. 1913 gab Gredig das Hospiz an Hans und Simon Meißer ab, Postpferdehalter in Davos. Nach kurzem Zwischenspiel 1914 (G. Fonti-Mayer) erwarb das Haus 1920 Herr Heinrich Anderson aus Kopenhagen, der es 1930 an die heutigen Eigentümer, J. und M. Kihm-Meyer, veräußerte, die es inzwischen zum gastlichen «Paßhotel» erweitert haben.

*

Der Straßenbau von 1866/67 hatte vornehmlich drei Aufgaben: es sollten das Unterengadin und das Münstertal politisch und wirtschaftlich dem Rumpfkanton enger angeschlossen werden; die Versorgung von Davos und des Prättigaus, soweit sie aus den südlichen Kornkammern des Vintschgaus oder den Weinbergen des Veltlins geschah, sollte erleichtert werden; man wollte den im Unterengadin erwachten Fremdenverkehr fördern.

Das waren Ziele des regionalen Nahverkehrs und der Verbindung Innerbündens mit den benachbarten Ergänzungsgebieten. Diese Aufgaben erfüllte die Flüelastraße in zureichendem Maße. Der Weg des Unterengadins erforderte nicht mehr sechs bis acht Stunden harten Fußmarsches, sondern konnte in vierstündiger Fuhrwerkfahrt bezwungen werden.

Schon wenige Tage nach der Straßeneröffnung bot sich Erhard Gredig aus Davos zur Spedition von Waren nach dem Unterengadin an, und als das Jahr 1867 sich neigte, hatte auch eine ganze Reihe weiterer Fourgonhalter in Landquart, Davos und Susch (so Hartmann Lem, Tawern und Arquint) regelmäßige Fahr-

ten ausgeschrieben, unter denen sich sogar Salzwasserfuhren von Nairs-Tarasp befanden. Innaufwärts konnte der Flüela bis Zuoz gegen den Albula konkurrieren. Man mußte ob des allgemeinen Verkehrs auf den Paßstraßen sogar ein neues Gesetz erlassen, das Bestimmungen über die Wagengeleis- und Ladungsbreite, die Radfelgenbreite, die Schlittengeleisbreite und die Zahl aneinandergehängter Schlitten enthielt.

Noch im Spätherbst 1867 gelangten in viele Prättigauer Dörfer zum ersten Male Südtiroler Obst und Veltliner Trauben. Die Viehmärkte auf beiden Seiten blühten auf. Unterengadiner Vieh wurde nach Davos und Klosters gebracht, Schweizer Viehhändler fanden erstmals den Weg nach Schuls. Ein einziger Händler soll noch 1867 600 Stück Vieh via Flüelastraße nach Norden gebracht haben. Die Isolierung des Unterengadins war gebrochen.

Der Aufschwung der Hotellerie, speziell in Sent und Schuls-Tarasp, wo neben dem «Helvetia» und dem «Piz Champatsch» 1864 gerade erst das neue Kurhaus mit 200 Betten und 60 Bädern eröffnet worden war und wo die Fremdenliste trotz des deutschen Krieges 1866 Gäste aus neun Ländern Europas und Amerikas verzeichnete, ist nicht zuletzt gleichfalls auf den durch Straße und Nachrichtenleitungen erschlossenen Flüelapaß zurückzuführen. Denn zu diesem Zeitpunkt besaß das Unterengadin noch keinen Ausgang bei Vinadi und keine leistungsfähige Querverbindung zur 1834 erbauten Reschenstraße bei Nauders.

Um 1870 hatte die Zahl der Postreisenden über den Flüela noch bei 2700 gelegen, 1900 überschritt sie schon 13 000. In Verbindung mit den Fremdenbüchern, u. a. des Hospizes, läßt sich leicht nachweisen, wie stark damals schon der im engeren Sinne touristische Anteil dieses Reisetransits gewesen ist. Davos beherbergte 1860 seine ersten Sommergäste. Zu dieser Zeit (1868) befuhren bereits Cook-Reisegesellschaften von 80 Personen die Bündner Pässe, und auf dem bestehenden Bahnnetz wurden schon in Sonderzügen «Lustreisen» aus dem Mittelland nicht nur nach Paris und

Wien, sondern auch nach Graubünden unternommen. Unter den Flüela-Reisenden der Jahrhundertwende fanden sich also nicht nur Fürsten, Maler und Ingenieure, jagd- und sportbegeisterte Ausländer, sondern auch Bettelungen, Handwerksgesellen, Handelsreisende, kleine Beamte oder eben jene «Königlich-kaiserlich privilegierte Eisenbahnwagenradschmierersgattin».

Die seitherigen Veränderungen sind bekannt. Die Betriebsaufnahme der Rhätischen Bahn auf der Davoser Strecke 1889/90 und vor allem auf der Albulalinie ins Engadin 1903 und nach Schuls 1913 zog einen ansehnlichen Teil des Güterverkehrs von der Straße ab. Erhalten haben sich ihr hauptsächlich der Warentransport ins unterste (bahnlose) Unterengadin und ins Münstertal sowie die direkten Lieferfahrten großer Verteilerfirmen.

Auf ein Vielfaches der damaligen Werte aber ist inzwischen der Touristenverkehr angewachsen. Er benutzt nur noch zum geringsten Teil die Reisepost. Private Omnibusse und der Individualverkehr beherrschen das Feld. Das Tagesmittel des saisonalen Sommerverkehrs, das 1930 bei 300 Kraftfahrzeugen, 1950 bei 800 Kfz. lag, erreichte in den letzten Jahren schon über 2500 Kraftfahrzeuge. Weit mehr als eine halbe Million Menschen quert hier jährlich im kurzen Sommer diesen sekundären Alpenkamm aus oder in Richtung Tirol, Ofenpaß-Südtirol oder Oberengadin-Lombardei.

Damit hat der letztausgebaute der innerrätischen Alpenpässe die ihm innewohnende Bedeutung erwiesen. Diese Bedeutung ist schon in der Frühzeit der Siedlungnahme Rätiens zu erkennen. Sie ging, wie der beim Straßenbau 1866 gehobene Fund einer bronzenen Lanzenspitze in Verbindung mit anderen Ausgrabungen es zeigt, schon in vorgeschichtlicher Zeit über den Wert einer lokalen Kommunikation hinaus.

Aber später, etwa in der Territorialgliederung des Pässestaates der III Bünde, stand hinter dem Flüela nicht die Förderung und die politische Kraft eines Grauen oder Gotteshausbundes, durch die Lukmanier oder Septimer/



Der alte Winterbetrieb auf dem Flüela

Julier ausgezeichnet wurden. Vielmehr lag der Flüela an der Leitlinie, über die Habsburg seine Besitzansprüche geltend machte. Dies und die östliche Grenzlage gereichten ihm wie dem Unterengadin im militärpolitischen Denken lange Zeit und noch im 19. Jahrhundert mehrfach zum Nachteil.

Wenn solche Isolierung überhaupt gebrochen werden konnte, so ist das zweifellos ein Ergebnis der um 1280 nach Davos erfolgten Walser-Einwanderung. Vielleicht geschah diese Lehensvergabe durch die Vazer noch unter dem Eindruck jener Alpenquerung von Friedrich II. im Juli 1212, bei der wahrscheinlich der Flüela benutzt wurde. Das schnell erstarkende Gemeinwesen bewährte sich jedenfalls nicht nur in der zgedachten Aufgabe von Paßwächtern und energisch kolonisierenden Siedlern. Vielmehr führte die Kraft dieses Menschenschlages bald zur Expansion und spätestens im 16. Jahrhundert zur Aufnahme eines

eigenen Versorgungsverkehrs. Dieser stand nach Richtung und Aufgabe dem alten Transit als etwas ganz Neues gegenüber. Damals wurde die obere Siedlungsgrenze im Flüelatal bis zum Tschuggen in 1938 m vorverlegt und somit die besonders im Winter als schweres Durchdringungshindernis wirkende Siedlungsleere auf 19 km verkürzt. Heute, nach der Aufgabe dieser Dauersiedlungen, mißt die siedlungsleere Strecke am Paß wieder rund 25 km. Sie ist damit hier größer als an den übrigen innerrätischen Pässen, was andererseits wiederum dem geschlossenen Landschaftseindruck zugute kommt, den eine Paßfahrt vermittelt. Unge­stört bieten sich dann in der breiten Trennungszone des Kulturlandschaftsgefüges alle Merkmale von der umfassenden Landschaftsveränderung über die selektive Landschaftsauswertung bis hin zur unbeeinflussten Naturlandschaft der Beobachtung des Naturfreundes dar.

Letztlich ist damit die Bedeutung, die heute der Flüela erlangt, und zwar als Teilabschnitt jener großen, von der Talgabelung von Sargans über das Prättigau–Davos–Flüelapaß–Zernezener Innquertal–Ofenpaß–Val Müstair zum Vintschgau verlaufenden Alpentransversale doch weitgehend auf naturgeographische Gegebenheiten zurückzuführen:

Die Route durchläuft den Mittelabschnitt der Alpen, der sich durch die an Ausdehnung bedeutendste Massenerhebung im ganzen Gebirge auszeichnet. Hieraus leitet sich die absolute Höhenlage ab, in deren Folge der Reisende über längere Strecken, nämlich im Paßbereich des Flüela und im Nationalpark des Ofen, ausgiebig die Schönheiten einer noch wenig berührten Naturlandschaft erleben kann. Hierin liegt der ideelle Wert dieser Straßenverbindung.

Die Route durchbricht diagonal diesen Mittelabschnitt, der sich bei genauerer Betrachtung als Querwall zwischen dem West- und Ostflügel der Alpen herausstellt. Der Rücken dieses Scheidewalls greift vom Allgäu über Silvretta, Ortler, Adamello quer durch das Gebirge nach Süden. Seine Scheidewirkung im inneralpinen Längsverkehr ist groß. Auf der rund 240 km langen Strecke vom Allgäu zum Iseosee queren ihn nur zwei Bahnen und vier wirkliche Straßen in Ost-West-Richtung. Eine einzige Straße durchbricht diese Scheidezone in ungefährender Längsrichtung und dient dem alten Querverkehr: die Flüela-Ofen-Route. Der gesamte übrige Verkehr umläuft den Trennbereich. In der Möglichkeit dieses schrägen Durchganges liegt der rationelle Wert unserer Paßroute.

Paß im Nebel

Schon verweht den morschen Weiser
Nasser Nebel hoch am Paß,
Und das Berghaus geistert dunkel
Mit vergittertem Gelaß.

Wenn der Wind den Nebel fetzt,
Droht ein Seelein, grau wie Blei,
Wenn er flühenieder hetzt,
Stirbt der Dohlen wilder Schrei.

Die den Herdschein hier betreuten
Und kredenzt' den schweren Wein,
Flohen längst zu frohern Leuten,
Und der Weiser ragt allein.

Wer noch muß in Unrast wallen,
Ängstebang den Weiser fragt.
Hört, wie ferne Wasser fallen,
Wie verlornes Leben klagt!

Martin Schmid