

Zeitschrift: Mitteilungsheft / Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Band: 31 (2002)

Artikel: Der Otelfinger Schreiner Jacob Schlatter : Autobiografie eines bewegten und erfüllten Lebens (1853-1935)
Kapitel: Reisen in den Tessin, nach Nürnberg und in die Westschweiz
Autor: Schlatter, Jacob
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1036691>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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

Reisen in den Tessin, nach Nürnberg und in die Westschweiz

Da ich schon einige Jahre vorher das Radfahren gelernt hatte und dasselbe meine liebste Erholung war, so fuhr ich im Sommer fast jeden schönen Sonntag irgendwo hin, nach Schaffhausen, Luzern, Flüelen, sogar nach Chur und auf die Brandstätte von Bonaduz bei Thusis und nach Basel und Bern. Ich lernte den ganzen Kanton Aargau kennen, ebenso das Zürcher Oberland bis hinauf ans Hörnli. Das waren noch schöne Zeiten. Ich war fast mit dem Velo verwachsen und würde nicht aufgehört haben, wenn mich nicht im 68. Jahr ein Augenleiden befallen hätte, das mir das Fahren unmöglich machte. Im Jahr 1909 machte ich mit dem landwirtschaftlichen Verein, dessen Quästor ich manches Jahr gewesen war, eine 3-tägige Reise nach Lugano und an den Comersee. Da ich schon einmal dort war, so hatte diese Reise für mich mehr Wert, da ich alles noch besser kennen lernte als das erste Mal. An einem schönen Morgen im Juni zogen wir aus und fuhren über Zürich, Goldau nach Flüelen, wo wir ausstiegen und im Sternen das Mittagessen einnahmen. Ich telegraphierte von hier nach Lugano an einen Bekannten, dass er uns bei unserer Ankunft am Bahnhof abhole. Abends um 5 Uhr kamen wir in Lugano an und alle, es waren unser 25 Personen, waren ganz überrascht von dem prächtigen Anblick, der sich uns darbot. Der Bahnhof liegt nämlich hoch oben über der Stadt und eine Seilbahn verbindet ihn mit der Stadt, die im Halbkreis sich an den blauen See anschmiegt. Wir begaben uns in unsere Pension mit grossem Restaurant und einer flotten Kegelbahn, wo wir in einem schönen Gartenpavillon das Nachtessen einnahmen. Nachher wurde gekegelt bis 10 Uhr. Am Morgen gings früh aus den Federn, denn wir hatten unsere Reiseroute genau studiert. Mit dem Dampfer fuhren wir gegen Osten nach Porlezza am Ende des Sees, schon im italienischen Gebiet, dann mit dem Bähnchen über die etwa 15 Kilometer lange Hochebene nach Menaggio am Comersee. Das ist eine prächtige Landschaft, wie ein Paradies. Der blaue See mit den Hügeln voll Olivenbäumen bietet dem Auge eine reiche Abwechslung. 2 bis 3 Kilometer südlich liegt die Villa der Prinzessin von Toscana. Wir fuhren mit einem Motorschiff dorthin und durften in den Park hinein. Das war eine Pracht, wie wir es noch nie gesehen, grosse Bäume voll von Blüten in allen Farben, so gross wie Tulpen bei uns. Fast alle die Blumen, die wir daheim vor den Fenstern halten, die wachsen und blühen hier an kleinen Bächen, wie bei uns die Schlüssel- und Krottenblumen. Wir nahmen in Tremezzo unser Mittagssmahl ein und fuhren dann mit dem Dampfer den See hinunter bis nach Como. Der Himmel war tiefblau, und heiss war es. Da schmeckte der Italienerwein doppelt gut. Von da fuhren wir nach Chiasso, wo die Gotthardbahn ein Ende hat. Es ist die Grenzstation, von da gehts nach Mailand. Wir tranken einige Biere und assen eine Savelat, welche der Wirt direkt von Zürich bezieht. Dann gings über Stabio und Mendrisio dem Luganersee zu und bei Melide über die Seebrücke nach Lugano in unser Quartier. Der Direktor der Seilbahn auf den Salvatore lud uns auf morgens 5 Uhr zu einer Extrafahrt ein. Er hiess Schatzmann

und war von Hausen bei Brugg. Das war ein schönes Vergnügen bei diesem schönen Wetter und eine prächtige Aussicht. Der Morgen wurde noch der Stadt gewidmet, und nach dem Mittagessen mussten wir wieder einsteigen, und nach einer genussreichen Fahrt langten wir mit dem letzten Zug wieder in der Heimat an. So eine Reise ist für den, der einen hellen Kopf hat, für sein ganzes Leben eine schöne Erinnerung.

Der jüngste Sohn Otto arbeitete in Baden bei Brown, Boveri. Er wollte die Maschinenschlosserei erlernen. Im Frühjahr 1910 wurde er in Baden konfirmiert, und nachdem er seine vierjährige Lehrzeit absolviert hatte, erhielt er eine schöne Stelle als Monteur in einer grossen Maschinenfabrik in Nürnberg. Während dieser Zeit ging daheim alles seinen gewohnten Gang, und es gab nicht viel Neues. Das Restaurant im Bahnhof war auch längst fertig und wurde von Sohn Alfred betrieben. Ich hatte in Nürnberg noch einen nahen Verwandten (es war ein Sohn von meinem Bruder, der in Zürich wohnte), der in der dortigen Maschinenfabrik als Ingenieur angestellt war und ein eigenes Haus besass. Da nun Otto auch dort war, so machte ich im Frühling 1912 einmal eine Reise dorthin. Ich setzte mich nachts um 11 Uhr in Zürich in den Schnellzug Zürich-Berlin und ohne aussteigen zu müssen, war ich schon morgens um 9 Uhr in Nürnberg. Ich blieb 10 Tage dort. Vieles Schöne und Interessante habe ich in dieser Zeit gesehen. In der grossen Fabrik, wo mein Vetter Adolf angestellt war, konnte ich nach Belieben alles betrachten, was mich interessierte. Die Fabrik war so gross wie unser Dorf, 1400 Arbeiter wurden beschäftigt, und in dem ganzen Betrieb waren 50 Kilometer Bahngeleise angelegt. Hier wurden die grossen Dieselmotoren für die neuen Unterseeboote gemacht. Es durfte aber niemand in diese Abteilung hinein, denn sie war militärisch bewacht. Ferner wurden Dampfturbinen erstellt, Güter- und Personenwagen für Eisenbahnen und elektrische Tramwagen in nobelhafter Ausführung. So standen dort solche für nach China und Ägypten mit den betreffenden Aufschriften. Der Wert der hier aufgestapelten Holzvorräte betrug einige Millionen. Um die Fabrik herum waren die Arbeiter- und Beamtenwohnungen, ein ganzes Stadtviertel umfassend und mit Tramlinien bis zum Fabrikeingang. Ohne dass man so etwas gesehen hat, kann man sich gar keinen Begriff davon machen. Wie gross müssen dann erst die Fabriken von Krupp in Essen sein, die über 100 000 Arbeiter beschäftigen? Ich war auch in einem Walzwerk, wo aus altem Eisen von allen Arten Façon-, Rund- und Flacheisen vom dünnsten bis zur Grösse von T-Balken gemacht wurden. Alles ging durch die Walzen bis es fertig war, immer rotglühend. Auch Draht wurde da gezogen. Die Stadt ist ziemlich gross und eben, nur die eigentliche Altstadt mit der Ringmauer und den alten, runden Türmen daran, ist noch so wie sie vor 300 bis 400 Jahren gebaut wurde, ganz mittelalterlich. Auf der Kaiserburg sind noch die Marterwerkzeuge aus alter Zeit ausgestellt, auch die berühmte eiserne Jungfrau und ebenso der grosse Nürnberger Trichter. Nürnberg ist die grösste Industriestadt Deutschlands. Da sind noch einige Bleistiftfabriken und auch eine für elektrische Industrie. Der zoologische

Garten ist besonders sehenswert und reich an Tieren aus dem Norden, Eisbären, Walross, Seehund und viele andere. Die Umgebung der Stadt ist nicht besonders anziehend, weil es meist eben ist. Der Boden ist nichts als gelber Sand. Als meine Zeit abgelaufen war, nahm ich Abschied und fuhr über Ulm nach Friedrichshafen und über den Bodensee nach Zürich.

Im Sommer 1913 machte ich noch eine Reise mit dem Verein und zwar ging unsere Route nach Bern-Thun, mit der Lötschbergbahn nach Brig, von da das Wallis hinab. In Sitten übernachteten wir, und da wurde der Walliser probiert. Dann gings über Aigle nach Villeneuve am Genfersee, von da zu Fuss nach dem Schloss Chillon und Montreux-Territet und Vevey und mit dem Schiff nach Ouchy-Lausanne, wo wir über Nacht blieben. Mir war die Stadt noch gut bekannt, ich hatte ja 35 Jahre vorher 2 Jahre dort gearbeitet. Nur hatte sich alles in der Zeit etwas geändert. Wir logierten im Hotel Les trois Rois in der Rue Haldimann und begaben uns am Morgen mit dem Dampfschiff nach Genf, das wir nach schöner, genussreicher Fahrt um 9 Uhr morgens erreichten. Wir hatten 7 Stunden Zeit, um die Stadt anzusehen. Es war gerade der 1. August, und es wurden schon die Vorbereitungen für die Bundesfeier und das Seenachtsfest getroffen. Um 4 Uhr fuhr unser Schiff ab und um 7 Uhr waren wir wieder in Lausanne, wo wir noch der Bundesfeier beiwohnen konnten. Nachher machten wir noch einen Bummel durch die Stadt, hie und da ein Glas urchigen Waadtländer probierend. Nach kurzem Schlaf gings früh aus den Federn, um die Stadt auch noch am Tage zu sehen. Da kam ich wieder zu der Schreinerwerkstatt in der Rue Marterey, in der ich vor bald 40 Jahren gearbeitet hatte. Um 8 Uhr fuhren wir mit dem Schnellzug nach Neuenburg und hatten hier 3 Stunden Aufenthalt. Da ich auch hier bekannt war, weil ich im Hotel Mont Blanc vom Herbst 1876 bis Ostern 1877 gearbeitet hatte, so konnte ich schon noch den Führer ausmachen. Um 1 Uhr reisten wir weiter nach Biel, wo wir noch einmal Halt machten. Wir gingen ins Restaurant zu Emil Bopp und bestellten ein Abendessen. Er ging mit uns in die Taubenlochschlucht, die grösste Sehenswürdigkeit in Biel. Es ist eine enge, felsige, etwa 50 Meter tiefe Schlucht, nur so breit, dass der Fluss Platz hat. Der Weg ist in den Felsen gehauen. Hinten wird die Schlucht auf einmal weit, und da ist eine Wirtschaft mit grossem Garten, aber ringsum sind Berge.

Nach eingenommenem Abendessen fuhren wir über Solothurn, Olten Baden zu, und um 9 Uhr waren wir wieder daheim.