

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 29 (1956)

Heft: 8

Artikel: Aus der Geschichte des Flüelapasses

Autor: Poeschel, Erwin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779587>

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: 27.12.2024

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



AUS DER GESCHICHTE DES FLÜELAPASSES

Der Name «Flüela» ist – was man kaum zu erklären braucht – von Fluh, Flühe (althochdeutsch fluoh), einem Wort für «Felsen», abgeleitet. Das Merkwürdige ist nur, daß er die Diminutivform angenommen hat und also einen Ort «bei den kleinen Felsen» oder kleinen Steinen bezeichnet. Und wenn wir nun an die urweltlich großartige Fels- und Blocklandschaft dieses Passes denken, so will uns diese Benennung doch recht unangemessen, ja eigentlich ehrfurchtlos erscheinen. Aber die Erklärung wird uns nahegelegt, wenn wir von einem Chronisten des 18. Jahrhunderts hören, daß die Alp zwischen Tschuggen und der Höhe Flüela-Alp hieß. Vermutlich haftete der Name also ursprünglich nicht am Paß allein, sondern an dem ganzen Gebiet seiner westlichen Flanke und kommt vielleicht daher, daß die «vielen Steine des Orts», wie jener Chronist sagt, die in den Weiden dem Bauer Kummer machten, den Anlaß zur Benennung gaben. Dieses Hinaufrücken des Namens von einer Alp auf einen Paß oder Berg ist keine seltene Erscheinung und leicht zu erklären, da immer das Nutzbare dem Interesse des Menschen am nächsten liegt und daher die Schroffen noch in unnahbarer Anonymität verharren, wenn die Fluren schon lange Namen tragen. Die Benennung des Passes ist also deutsch und kann daher aus Gründen, die noch zu erklären sind, nicht vor dem letzten Drittel des 13. Jahrhunderts angekommen sein. Das sagt indessen nicht, daß der Übergang vorher unbetreten war, denn manche der heute gebräuchlichen Paßnamen, wie etwa St. Bernhardin oder St. Gotthard, sind wesentlich jünger als die Geschichte des Passes selbst. Vielmehr ist durch den Fund einer bronzenen Lanzenspitze nahe der Höhe wie eines Bronzebeiles auf der Drusatsch-Alp bei Wolfgang erwiesen, daß die Verbindung Süs-Flüela-Prätigau in vorgeschichtlicher Zeit bekannt war.

Die Anwesenheit der Römer in dieser Gegend melden uns zwar verschiedene in Süs gefundene Silber- und Erzmünzen aus der Zeit von 69 bis 236 n. Chr., aber am Paßweg selbst ist noch kein solcher Beleg zutage gekommen. Daß der Flüela für das Imperium als Heerstraße nicht in Frage kam, bedarf wohl keiner Betonung, da ihm ja nur an dem Ausbau der Nord-Süd-Verbindung gelegen sein konnte. Und weil das gleiche auch für die Politik der deutschen Könige wie für den mittelalterlichen Transit zwischen den nordalpinen Städten und der lombardischen Ebene galt, so lagen in dieser Epoche die Dinge nicht anders. Gleichwohl wird er – wenn auch nicht in dem Maß wie die Südpässe – auch im Mittelalter zu allen Zeiten begangen worden sein, wie dies seiner Mittlerrolle zwischen Inn- und Rheingebiet entsprach. Darauf weist uns schon der Umstand, daß bis ins 14. Jahrhundert das Unterengadin territorial gleichsam über den Paß herübergreif; denn das Flüelatal gehörte ehemals den Leuten von Süs, und erst im Jahr 1328 schoben die Davoser die Grenze auf die Höhe, an die Seen zurück. Und wenn wir auch keine ganz sichere Nachricht darüber haben, so scheint es doch, als ob der Flüelaweg einmal einen jungen deutschen König aus der Bedrohung seiner Gegner in die Obhut des Churer Bischofs geleitet habe. Denn als Friedrich II. im Juli 1212, von den Fürsten zum künftigen Kaiser bestimmt, von Italien nach Deutschland eilte, war ihm der Brenner verlegt. Er bog daher zum Ofenpaß ab und erreichte von dort her – wohl über den Flüela – Chur.

Das für die Geschichte unseres Passes bedeutungsvollste Ereignis des gleichen Jahrhunderts aber war die Einwanderung deutschsprachiger Bauernsippen aus dem Wallis in das zuvor von Rätoromanen nur sehr dünn besiedelte Tal von Davos. Dies geschah um das Jahr 1280. Die Walser nahmen den ihnen vom Grundherrn des Gebietes, Walter von Vaz, zu «rechtem Lehen» gegebenen Boden in ener-

gische Urbanisierung, und bald entwickelte sich in dem ehemals öden Hochtal ein kräftige Äste treibendes Gemeinwesen. Da es im Beginn des 14. Jahrhunderts schon so erstarkt war, daß es, wie erwähnt, von den Süsern das Flüelatal erwerben konnte, wurde nun der Paß, der eine Wasserscheide zwischen dem Einzugsgebiet zweier Meere – der Nordsee und des Schwarzen Meeres – ist, auch zu einer Sprachgrenze zwischen dem deutschen Laut und dem Rätoromanischen des Engadins.

Für den Verkehr über den Flüela aber ergaben sich aus dieser Bevölkerungsverschiebung wichtige Folgen. Ehemal lag der Verkehr über den Paß, wie sich aus dem Geschichteten ergibt, offenbar in den Händen der Süser. Das wurde nun anders. Die Walser waren nicht nur ein zähes, arbeitsames und bewegliches Volk, zu den Strapazen des Saumgewerbes also von Natur geschaffen, es segnete sie auch ein fast biblischer Kinderreichtum, so daß die natürlichen Möglichkeiten des Bodens zu der Zahl nahrungsherrschender Mündler bald in spürbares Mißverhältnis gerieten. Das führte zur Expansion in andere Täler, ins Schanfigg, Prätigau und Albulatal, brachte aber auch dem Transportwesen viele Kräfte zu, so daß, wie uns die Chronisten sagen, in keiner Bündner Gemeinde ein so großer Teil der Bevölkerung der Säumerie oblag wie in Davos und im Rheinwald, wo gleichfalls Walser wohnten. So klang nun auch am Flüela immer häufiger das silberne Klingeln der Säumerschellen von den Felswänden wider, und während der Scalettapaß hauptsächlich dem Transport des Veltliner Weines diente, trugen die Pferde über den Flüela die Butterstöcke nach Hall im Tirol und ins Etschtal bis nach Bozen, um von dort Salz und Getreide heimzubringen. Im 16. Jahrhundert wurde, wie uns Ulrich Campell, der Autor der ersten Bündner Topographie und Geschichte, erzählt, der Paß nur von Frühjahr bis Herbst benutzt; allmählich aber wagte man es, auch durch die ungeheuren Schneemassen des Winters einen Weg zu brechen. Die «Ruttner» besorgten diese harte, wegen der Bedrohung durch Lawinen und Verwehungen oft am Rand des Todes vorbeistreichende Arbeit mit starken, vor Schlitten gespannten Ochsen, die bisweilen bis an die Hörner in das weiße weiche Element einsanken. «Manches Tags» – so berichtet Nikolaus Sererhard (1742) von diesem Ruttnerwerk – «zerbeizen sie sich schier auf den Tod im Durchbruch und hilft doch nichts, weil der Wind ihre Arbeit wieder zufüllet und verwehet.» Bei den Seen, an der Grenze zwischen den beiden Gemeindeterritorien, stand eine Hütte, und wenn es der Zustand des Weges erlaubte, dann richteten die Engadiner und Davoser Ruttner es ein, hier zusammen ihre «marena», ihr Vesperbrot, zu verzehren.

An der Stelle dieses Hüttleins ist ein gastliches Paßhospiz entstanden, nachdem der alte schmale Saumpfad – im Jahre 1868 – von einer neuzeitlichen Straße abgelöst worden war. Nun rollten mit Peitschenknall und hellem Geschelle die gelben Postwagen mit ihren lustig thronenden hohen Rücksitzen von Davos ins Engadin; aber wenn die Initianten der neuen Straße die kommende Entwicklung – die Erschließung der Bündner Täler und Berge durch das Ingenieur-Kunstwerk der Rhätischen Bahn – genau hätten voraussehen können, wer weiß, ob sie den Mut zu ihrem Unternehmen gefunden hätten. Hatte die im Jahre 1890 vollendete Strecke Landquart-Davos den Paßverkehr noch belebt, so fiel er mit dem weiteren Ausbau des Schienennetzes, der im Jahre 1913 mit der Linie Bevers-Schuls abgeschlossen wurde und eine Umfahrung des Flüela bedeutete, in um so tieferen Schlaf, aus dem ihn erst der Automotor und der Dreiklang der Postautos wieder erweckten.

Durch zahlreiche und wohlfeile Bändchen ermöglicht uns die Eidgenössische Postverwaltung Einblick in Natur und Geschichte der schweizerischen Alpenpässe. Die nebenstehende historische Darstellung ist dem Bändchen «Flüelapaß» entnommen, das auch die Paßroute in Wort und Bild schildert und über Geologie, Flora, Fauna und alpinistische Möglichkeiten des Flüelagebietes berichtet.

Eine Fahrt über Alpenpässe vermag uns das Erlebnis verschiedener Jahreszeiten an einem Tage zu schenken. – Hier rollt ein Postautomobil der PTT über die Flüela-Paßböbe, wo im späten Frühling wie im Früherbst oft frischgefallener Schnee kleine, blaue Bergseen säumt.

Photo Wolgensinger

You can enjoy various seasons on a single day while riding over Switzerland's alpine pass roads. The photo shows a Swiss postal motor coach on the Flüela Pass where, in the late fall or early spring, you may often find fresh snow bordering the shores of little blue mountain lakes.

Un voyage par les cols alpestres permet de changer plusieurs fois de saisons en un seul jour. On voit un car des PTT passant au sommet du col de la Flüela, où à la fin du printemps comme au début de l'automne, la neige fraîchement tombée forme en fondant de petits lacs très bleus.

Una gita sopra i passi alpini può mostrarci in uno stesso giorno aspetti di stagioni diverse. – Qui un autopostale delle PTT supera il valico del Flüela, dove nella tarda primavera e nel primo autunno sovente c'è neve fresca che preziosamente incastona piccoli e azzurri laghi alpini.