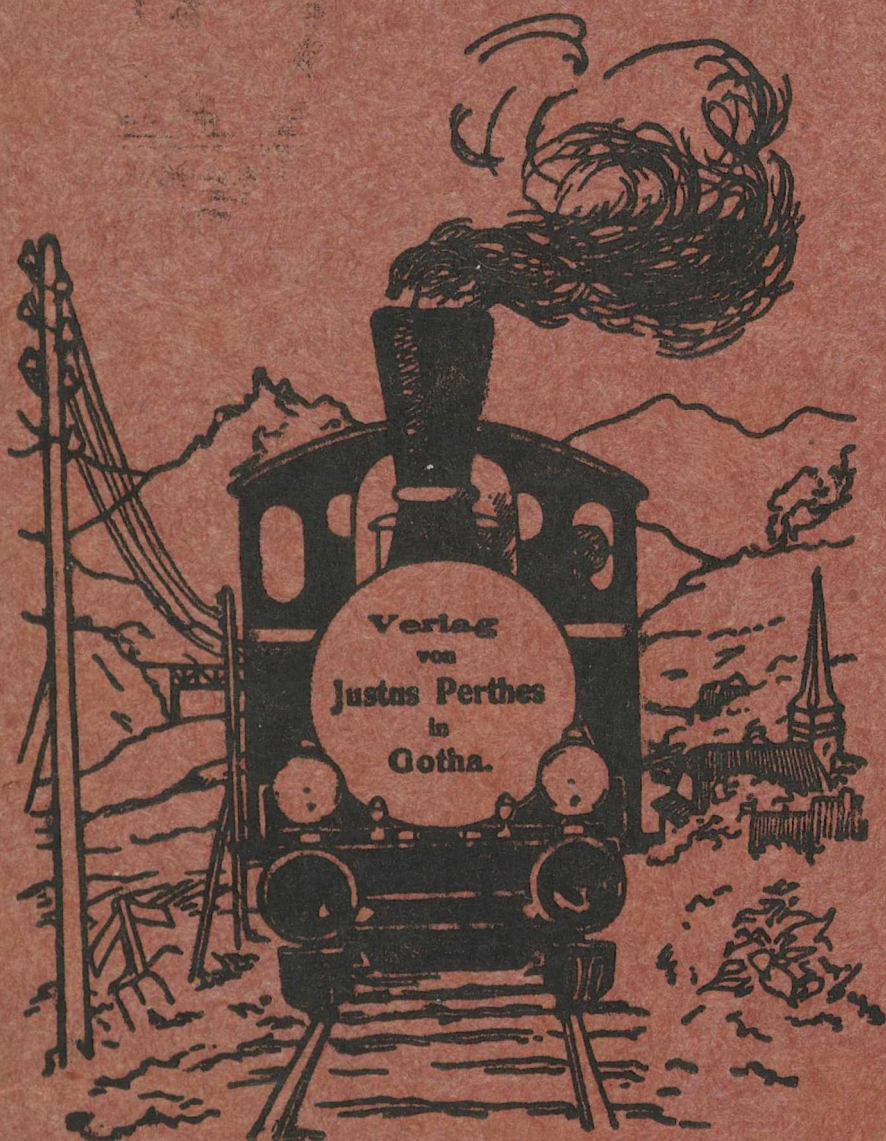


Rechts und links der Eisenbahn!



Die

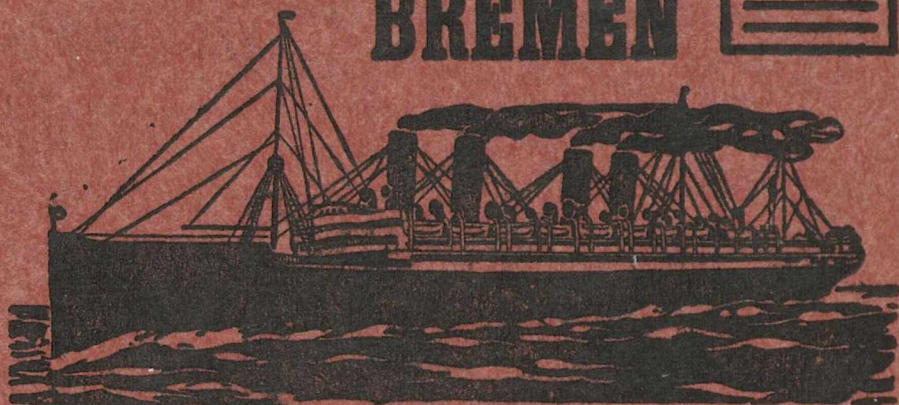
Gotthardbahn

Heft 73.

Preis 50 Pfennig.

NORDDEUTSCHER LLOYD

BREMEN



Regelmäßige Schnell- und Postdampfer-Verbindungen
zwischen

BREMEN und NEWYORK

via Southampton und Cherbourg
mittelst der Schnelldampfer

Kronprinzessin »Cecillie«, »Kaiser Wilhelm der Große«,
»Kronprinz Wilhelm«, »Kaiser Wilhelm II.«

Ozeanfahrt ca 5 1/2 Tage

sowie der Dampfer der »Großer Kurfürst«-Klasse
Sämtlich Doppelsehraubendampfer von über 10000 Tons

Vorzügliche Reisegelegenheit mittelst der Reichspostdampfer nach

Ostasien u. Australien sowie den

Mittelmeer und Ägypten

Größte Bequemlichkeit ** Ausgezeichnete Verpflegung

Mittelmeer-Levante-Dienst

nach Sizilien, Griechenland, Konstantinopel, Schwarzes Meer

Kgl. Rumänische Schnellpostdampfer-Linie

von Constantza über Constantinopel und Smyrna nach Alexandrien
in Verbindung mit den Linien des Norddeutschen Lloyd, Bremen

Nähere Auskunft erteilt der

NORDDEUTSCHE LLOYD in BREMEN

VERTRETER:

Zürich: H. Meiß & Co., Bahnhofstraße 40, Generalagentur
für die Schweiz

sowie sämtliche übrigen Agenturen.

Rechts und links der Eisenbahn!

Neue Führer auf den Hauptbahnen im
Deutschen Reiche und in den Grenzländern.

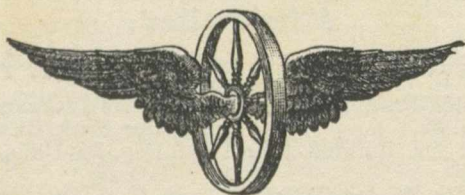


Herausgegeben
von
Prof. Paul Langhans.

Heft 73:
Die
Gotthardbahn

von
Prof. Frid. Becker.

Mit 1 Karte.



GOTHA: JUSTUS PERTHES.

»Rechts und links der Eisenbahn«.

Aachen—Soest—Berlin
 Basel—Karlsruhe (—Heidelberg)—
 Mannheim—Frankfurt a. M.
 Basel—Straßburg—Frankfurt a. M.
 Berlin—Bremen—Ostfriesische Bäder
 Berlin (—Danzig)—Königsberg—Eyd-
 kuhnen
 Berlin—Dresden—Bodenbach—Prag
 Berlin—Görlitz (—Glatz)—Breslau
 Berlin—Halle (—Leipzig)—Eisenach—
 Frankfurt a. M.
 Berlin—Hamburg—Nordseebäder
 Berlin—Hamburg—Lübeck—Ostsee-
 bäder
 Berlin—Hannover—Dortmund—Cöln
 Berlin—Nordhausen—Frankfurt a. M.
 Berlin—Sagan (—Kohlfurt)—Breslau
 Berlin—Soest—Aachen
 Berlin—Stettin—Ostseebäder
 Berlin—Stralsund—Rügen (Nord-
 bahn)—Trelleborg (Schweden)
 Berlin—Warnemünde—Kopenhagen
 Bodenbach—Teplitz—Karlsbad—Hof
 —Nürnberg—Stuttgart
 Bodensee—Innsbruck—München
 Breslau (—Glatz)—Görlitz—Berlin
 Breslau—Görlitz—Dresden—Leipzig
 Breslau (—Kohlfurt)—Sagan—Berlin
 Cöln—Bremen—Hamburg
 Cöln—Dortmund—Hannover—Berlin
 Cöln—Trier—Saarbrücken—Straßburg
 Düsseldorf—Cöln (—Coblenz)—Frank-
 furt a. M.
 Düsseldorf—Cöln (—Wiesbaden)—
 Frankfurt a. M.
 Elm—Würzburg—München
 Eydtkuhnen—Königsberg (—Danzig)
 —Berlin
 Frankfurt a. M.—Bebra—Hamburg
 Frankfurt a. M.—Cassel—Hamburg
 Frankfurt a. M. (—Coblenz)—Cöln—
 Düsseldorf
 Frankfurt a. M.—Eisenach (—Leipzig)
 —Halle—Berlin
 Frankfurt a. M.—Mannheim (—Heidel-
 berg)—Karlsruhe—Basel
 Frankfurt a. M.—Nordhausen—Berlin

Frankfurt a. M.—Straßburg—Basel
 Frankfurt a. M. (—Wiesbaden)—Cöln
 —Düsseldorf
 Frankfurt a. M.—Würzburg—Nürn-
 berg—Regensburg—Passau
 Gießen—Coblenz—Trier—Metz—Nancy
 Gotthardbahn
 Halle—Saalfeld—Nürnberg—München
 Hamburg—Bebra—Frankfurt a. M.
 Hamburg—Bremen—Cöln
 Hamburg—Cassel—Frankfurt a. M.
 Hamburg—Kiel—Kopenhagen
 Ischl (—Gastein)—Salzburg—München
 Kopenhagen—Kiel—Hamburg
 Kopenhagen—Warnemünde—Berlin
 Leipzig—Dresden—Görlitz—Breslau
 Leipzig (—Eger)—Hof—München
 Luzern—Zürich—Lindau—München
 München—Augsburg—Stuttgart—
 Karlsruhe—Straßburg
 München—Hof (—Eger)—Leipzig
 München—Innsbruck—Arlberg—
 Bodensee
 München—Lindau—Zürich—Luzern
 München—Nürnberg—Saalfeld—Halle
 München—Salzburg (—Gastein)—Ischl
 München—Würzburg—Elm
 Nancy—Metz—Trier—Coblenz—Gießen
 Neudietendorf—Würzburg—Stuttgart
 Nordseebäder—Hamburg—Berlin
 Ostfriesische Bäder—Bremen—Berlin
 Ostseebäder—Lübeck—Hamburg—
 Berlin
 Ostseebäder—Stettin—Berlin
 Passau—Regensburg—Nürnberg—
 Würzburg—Frankfurt a. M.
 Prag—Bodenbach—Dresden—Berlin
 Rügen—Stockholm
 Straßburg—Karlsruhe—Stuttgart—
 Augsburg—München
 Straßburg—Saarbrücken—Trier—Cöln
 Stuttgart—Nürnberg—Hof—Karlsbad
 —Teplitz—Bodenbach
 Stuttgart—Würzburg—Neudietendorf
 Trelleborg (Schweden)—Rügen—
 Stralsund—Berlin (Nordbahn).

u. a. m.

Mitarbeiter:

Prof. Oberst Becker—Zürich
 Oberlehrer Prof. H. Fischer—Berlin
 Geh. Reg.-Rat Univ.-Prof. Dr. Hahn-
 Königsberg i. Pr.
 Oberlehrer Prof. Dr. Halbfuß—Neu-
 haldensleben
 Oberlehrer Prof. Dr. Hansen—Oldesloe
 Oberlehrer Dr. Kempe—Stockholm
 Oberlehrer Dr. Kuipschaar—Saarlouis
 Oberlehrer Dr. Lampe—Berlin
 Oberlehrer Prof. Dr. Langenbeck—
 Straßburg i. E.

Oberlehrer Dr. Lentz—Charlotten-
 burg
 Univ.-Prof. Dr. Neumann—Freiburg i. B.
 Direktor Prof. Dr. Oehlmann—Linden
 Geh. Reg.-Rat Univ.-Prof. Dr. Partsch—
 Leipzig
 Univ.-Prof. Dr. Regel—Würzburg
 Direktor Dr. Schjerner—Krotoschin
 Univ.-Prof. Dr. Siewers—Gießen
 Univ.-Prof. Dr. Ule—Rostock
 Oberlehrer Dr. Zemmrich—Plauen i. V.

Wer reist, vermehrt nicht nur seinen Lebensgenuß und erweitert seinen Gesichtskreis; er erweitert gewissermaßen sein Leben, indem er es, wo er es zeitlich nicht verlängern kann, über einen größern Raum erstreckt. Aus diesem größern Raume wird der Reisende umsomehr Genuß und Belehrung ziehen, je besser er ihn überblickt. Das Reisen selbst ist ein Stück Leben, im Genießen und im Arbeiten, eine Betätigung, die wir voll ausnützen sollen, zu der wir uns vorbereiten, bevor wir die Reise antreten und die wir nachgenießen, wenn wir wieder zu Hause sind. Zu dieser Vorbereitung gehört das Lesen einer kurzen Beschreibung des Gebietes, das wir im Eisenbahnwagen durchfahren, schon vor der Fahrt, aber auch während der Fahrt, um zu wissen, auf welchem Wege wir an den Ort kommen, der das Ziel unserer Reise ist. Die Kenntniss des Weges zum Ort hat uns schon viel von der Kenntniss des Ortes selbst erschlossen. Die Eisenbahnfahrt wird dann nicht nur Mittel zum Zweck, sie ist teilweise zum Zwecke selbst geworden oder kann es ganz werden.

Der Zug nach dem Süden, nach Licht und Wärme, lag von jeher im Menschen. Nach diesem Süden führt uns die Gotthardbahn, nicht unvermittelt von Niederung zu Niederung, von See zu See, sondern über ein hohes Gebirge weg, das recht markant Nord und Süden scheidet, dem Räume vorgelagert sind, die als Randzonen zwischen Gebirg und Flachland ihr eigenes Wesen tragen und das zu durchfahren einen eigenen Reiz gewährt. Vom Rhein und Bodensee zu Tessin und Po, in Flachland, Hügelland und Hochgebirg, durchfahren wir geographisch und topographisch verschiedene Zonen und Gebiete, gleichzeitig die verschiedensten Stufen kultureller Entwicklung. Schichten in der Entwicklungsgeschichte der Menschheit, die zeitlich durch lange Perioden getrennt sind, liegen hart nebeneinander; Mittelalter und Neuzeit berühren sich. Aber auch die verschiedenen Naturreiche stoßen aneinander und auf engem Raume grüßen uns nordische Fichte, Alpenrose und Feigenbaum. Mit der Gotthardbahn durchfahren wir auf kurzer Strecke Europa, die ganze nördliche gemäßigte Zone.

Unter dem Reisen zu den Menschen vergessen wir oft das Schauen nach der Natur, über dem Suchen nach Landschafts-

bildern den Menschen und seine Werke. Haben wir Augen für alles, schärfen wir sie für die Beobachtung und Erkenntnis von Natur- und Menschenarbeit! Reisen wir aber auch mit Gemüt, nicht nur mit dem Verstand allein; fassen wir auf mit Kopf und Herz, daß beide mit Eindrücken und Empfindungen sich reich beladen und wir in der Tat mit dem Reisen reicher für unser Leben geworden sind.



Luzern—Chiasso.

Die Bezeichnungen rechts und links gelten im Sinne der Fahrtrichtung und sind von rückwärts Sitzenden zu vertauschen.

Die gesperrt gedruckten Orte finden sich alle auf der Karte.

Nördlich und südlich der Alpen liegen am Rande derselben vielgestaltige Seen, die, Fjorden gleich, in die Berge eindringen und die Niederung in einem letzten glatten Spiegel noch weit hinein in diese Berge sich fortsetzen lassen, wie um den Boden, der nun dem Verkehr seine Hindernisse in den Weg legen will, noch ein Stück weit zu glätten. Gar mannigfaltig gestaltet ist der Vierwaldstättersee, der aus sieben, zum Teil nur durch Engen **Vierwaldstättersee** zusammenhängenden Kammern besteht. In vielfach gewundenen Formen biegen die Uferlinien immer wieder aus und trennen die Uferlandschaften und ihre Bewohner auseinander, bis sie sich endlich, am Ausfluß des Sees, über die Ufer der Reuß weg, die Hand reichen können. Da wo der Gebirgssee einen kurzen Arm aus dem Gebirge ins Flachland hinausstreckt, wo der Fluß dem See entrinnt, zugleich am Rande von Alpen und Hochebene, ist Luzern entstanden, in dem alle Wege zusammenlaufen, die aus dem Mittelland der Schweiz nach **Luzern** dem Alpenland und durch und über dasselbe vordringen wollen. Luzern ist denn auch das Haupteingangstor in die Urschweiz und in die Alpen geworden. Die beiden Wächter des **Rigi** Tores sind der ruhige, breit hingelagerte Rigi und der wild aufstrebende gezackte Pilatus, beides Typen ihrer Art nach ihren Gesteinen — Alpennagelfluh und Kreidekalk in gestörter, aufgerichteter Lagerung — aber **Pilatus** unter sich ausgesprochene Gegensätze, die hinweisen auf die reiche Gliederung und Gestaltung der Schweizeralpen im allgemeinen. Zwischen beide Berge legt sich, den See fast absperrend, der breite, nicht sehr hohe Kamm des Bürgenstocks, und um den See herum stehen die Unterwaldner-, Urner- und Schwyzeralpen, überragt von den Firnhauptern von Titlis und Urirotstock. Der See ist das einigende Glied der vier Waldstätte, ihr großer Zentralhafen.

Als ein Wiederbild der Natur, die der See erschließt, legt sich die Stadt Luzern mit ihren Türmen und vielerlei Gebäuden an die Übergangsstelle von See zu Land, von Ufer zu Ufer. In fröhlichem Farbensmuck, in Zinnen und Erkern prangen die ältern Häuser, in großen Formen und in hellen Tönen erheben sich die neuen Paläste des modernen Fremdenverkehrs, als ob sie konkurrieren wollten mit den Schöpfungen der Bergwelt. An die Reußmündung schmiegt sich das alte Luzern, eine große Kleinstadt von echt schweizerischem Wesen; an den Bahnhof und

das Seegestade legt sich die Neustadt, vornehmlich als Hotelstadt. Die Türme der alten Stadtbefestigung auf den Höhen der Muesegg zur einen, die schloßähnlichen Hotelbauten des »Gütsch« zur andern Seite, krönen das Bild. Brücken übersetzen den schon scharf ziehenden Fluß, darunter ein Baudenkmal aus alter Zeit, die turmbewehrte, hölzerne gedeckte Kapellbrücke mit ihren Bildereien, nahe der modernen eisernen Quaibrücke. Kaum anderswo fühlen wir so ineinander übergehend das Wesen alter und neuer Zeit. Es zieht uns, über den glänzenden See zu fahren und von der Bahn uns hinauftragen zu lassen auf die Kanzel des Rigi oder den Turm des Pilatus, um Blicke zu tun hinaus in die Welt und die Landschaft, in der Millionen um Millionen von Jahren, die Vergangenheit und die Gegenwart, die Spuren ihrer Arbeit zurückgelassen haben. Aber die Lokomotive im Bahnhof pustet und stampft; ihr Dampf will den Kessel sprengen und mit wilder Kraft reißt sie den Zug heraus aus der Halle — hinaus und in die Alpen hinein.

So geschwind gehts aber nicht. Die Bahn wendet wieder zurück vom See, durch moderne Quartiere und kurze Tunneln wieder in die alte Vorstadt hinaus, dann über die Reuß und in einem Tunnel um die Stadt herum. Dem Tunnel entrückt, überschauen wir mit einem Blick Stadt und See und Berge. Das ist volle Schweiz, ein Gesamtbild von berückender Schönheit. Was die ganze Nordseite der Alpen an Reizen aufweist, was in einer üppigen Vegetation auch der Süden herübergesandt, vereinigt sich hier zu einem großen Bild. Wie Sonntagsstimmung kommt es über uns. Eilig fliegt der Zug an all dieser Schönheit vorbei, durch ein reiches Ufergestade mit schmucken Landhäusern, Villen und Schlössern. Rigistaffel und Rigi-kulm grüßen herunter und locken; aber der Zug biegt bei Meggen um und eilt weiter dem Seeufer entlang nach Küsnach, das wie vom Maler hingemalt an der Seebucht liegt. Wir müssen, den Rigi umfahrend, noch einmal ins Vorland hinaus. Bei der »Hohlen Gasse«, deren stille Gegend durch einen protzigen Bau entstellt ist, durchschneiden wir einen niedrigen Rücken und finden uns wieder an einem See, dem **Zugersee**, der zur Hälfte zwischen Rigi und Roßberg eingebettet ist, zur Hälfte hinausreicht in das Hügelgebiet des Zugerländchens. Diese zwei mächtigen Pfosten, der Rigi und der gleich gebaute Roßberg, den wir im Profil überschauen, bilden die Wächter des Haupteinganges in die Urschweiz. Längs des Steilhanges des Rigi mit seinen Rufen fahren wir dahin, im Wettstreit mit dem Zuge, der vom jenseitigen Ufer her, von Zürich und Zug, auch dem Gotthard zustrebt. In Immensee verbindet sich mit uns die Bahnlinie von Aarau—Rotkreuz her. Unter uns, **Immensee** an der Endbucht des Sees, erscheint Arth, ein Bild des lieblichen Friedens und über dem Rücken von Goldau die Doppelgruppe der Miten mit dem Hofstaat der Schwyzer Kalkberge, Silbern und Ortstock, Wasserberg und Frohnalp. Im flachen Bogen senken sich die Roßberg und Rigi ver-

bindenden Nagelfluhschichten zu einer großen »Hohlen Gasse«, in die hinein, sperrend, der Roßberg seine Felstrümmer geworfen. Aber in diese Trümmer haben sich die Anlagen des modernen Verkehrs genistet; reiches Leben ist auf einem großen Kirchhof erblüht und frohgemut fahren wir in den Bahnhof von Goldau, wo alle die Züge sich sammeln, die hinüber wollen nach Italien (513 m ü. Meer). (Bergsturz des Roßberg vom 2. September 1806.)

Der Bahnhof Goldau bietet ein Momentbild des modernen Verkehrs. Dicht besetzte Personenzüge kreuzen sich mit schweren Güterzügen. Alle haben es eilig, die Menschen, die nach dem Süden wollen und die Waren, die der Süden nach Norden wirft. Mitten im Lande drin scheinen wir an einer Grenze zu stehen. Die Grenzscheide für den Verkehr ist in der Tat nicht die Landesgrenze oder der Kamm des Gebirges, sondern vielmehr der Fuß dieses Gebirges, möge er im Innern des Landes oder an der Grenze liegen. Die Station Goldau erscheint wie ein Markt, an dem nichts ausgelegt wird, wo sich die Waren aus allen Ländern treffen, um gleich wieder auseinander zu rollen. Ein Zug mit offenen und sorgfältig gedeckten Güterwagen aus dem Norden, voll von Produkten, von der rohen Kohle bis zum ausgebildetsten technischen Kunstwerk, und ein Zug aus dem Süden mit all den köstlichen Früchten und Lebensmitteln aller Art sprechen ganze Kapitel von Geographie.

Auch wir fahren weiter. Aus dem Kanton Luzern sind wir, nach Meggen, in den Kanton Schwyz übergetreten. Sind uns die Gotthardkondukteure in Luzern noch nicht aufgefallen, so beachten wir jetzt in Goldau ihren Ruf: »Einsteigèn!« in italienischer Betonung. Immer mehr bekommen wir das Gefühl, auf der Gotthardbahn zu fahren, wenn wir auch schon von Deutschland her in deren bequemen und luxuriösen Wagen saßen. Bald sind wir aus dem Trümmerfeld des Bergsturzes vom Roßberg heraus, der uns zeigt, in welchen gewaltigen Schlägen die Natur oft arbeitet und eilen einem friedlicheren Gelände zu, in dem sich wieder ein See, der von Lowerz bettet. Grimmig und doch zu- **Lowerzersee** traulich erheben sich vor uns die Kalkstöcke der beiden Miten oder »Schwyzerhacken«, Reste einer großen Kalkdecke, die sich von Süden herübergeschoben. An Steinen **Miten** vorbei sind wir zur Station Schwyz-Seewen gekommen. Hart an der Bahn am Ausfluß des Lowerzersees liegt das freundliche Bad Seewen; **Schwyz-Seewen** Schwyz selbst, der aristokratische Flecken, liegt vornehm abseits der Bahn im Frieden seiner herrlichen Natur; was es an schönen Gebäuden und Landsitzen enthält, verhüllt uns ein Obstbaumwald. Nur große Kirchen und mächtige Kollegiengebäude ragen über diesen Fruchtwald hinaus. Wir sind in den großen Hof der Urschweiz, auf den klassischen Boden der Schweizerfreiheit und Schweizergeschichte getreten. Daß hier noch Männer wohnen, die auch heute ihre Freiheit und Unabhängigkeit mit den Waffen in der Hand verteidigen wollen, zeigen uns die

Magazine voll kriegerischen Rüstzeugs längs der Bahn. Über die Talebene der Muotta sind Pulverhäuser zerstreut und weiter unten bei Brunnen bergen lange Schuppen große Mengen von Getreide zur Versorgung des Landes in Kriegszeiten.

Wir überschreiten die Muotta, den Hauptfluß der Schwyzbergerge, den einzigen Fluß der Innerschweiz, der nicht durch große Gletscher, sondern nur durch Quellen gespeist wird. Auf einem Hügel thront ein großes Klostergebäude mit Kirche, das Schwesternhaus von Ingenbohl, eine wohlbekannte Erziehungsanstalt für Mädchen. Überall emsige und fromme Menschenarbeit. Unsere Blicke werden aber immer mehr gefesselt durch die Werke der Natur. Wie wir um die Ecke des Urmiberges, des Ausläufers des Rigi, gebogen sind, erschauen wir das Hochgebirge nun in der Nähe. Das Massiv des Urirotstocks türmt sich im Süden auf und läßt seinen Gletscher ins Land blicken. Wir schauen in den mächtigen Riß des Reußtales, ohne zuerst zu erkennen, daß auch in diesem Tal noch eine Kammer des Vierwaldstättersees liegt. An der Station

Brunnen
Brunnen vorbei und in einem Tunnel hinter dem schönen Dorfe durch fahren wir an den Urnersee heran, den wir beim Austritt aus dem Berge in überraschendem Bilde erschauen. Unsere Blicke schweifen aber nicht zunächst südwärts, sondern westwärts, wo wir über die Gersauer Seekammer hinweg den Pilatus erkennen. Erst wenn sich die Kulisse des Seelisberges vorschiebt und neue Höhen ins Gesichtsfeld rücken, achten wir des Urnersees. Gewaltig türmen sich die Berge auf; aber gleichzeitig, umso mächtiger in dieser Szenerie, treten auch Ereignisse der Geschichte und liebliche Sagen vor unsern Geist. Wir sind im Herzen der Urschweiz, im Schauplatz der Tellsgeschichte. Vom gegenüberliegenden Ufer des Sees, vom Fuß des ausragenden Vorgebirges, grüßt der Mitenstein, der Fels im See, auf dessen heller Fläche goldene Buchstaben den Dank der Urkantone an den Sänger Tells, Friedrich Schiller, künden — »nie wohl sah man schöner danken einem Genius in Stein« — und nicht weit südlich davon liegt in stiller Abgeschlossenheit die Bergwiese des »Rütli«, wo der Taufstein der Schweizerfreiheit steht und das Taufwasser der Freiheit, die Quelle und der See heute noch sprudelt und schäumt. Das Rütli, das »stille Gelände am See«, ist heute unveräußerliches Nationaleigentum, zu dessen Ankauf seinerzeit die schweizerischen Schulkinder das Geld gesammelt haben.

Über dem Rütli, vom Berge herab, vom Seelisberg und Sonnenberg her, grüßt wieder die Neuzeit in mächtigen Hotels, die Bewohner der Urschweiz gebaut haben, damit auch andere Schönheit, Luft und Licht ihres Landes genießen. Die Hotelbauten stören nicht das Bild, sie krönen und schließen freundlich ab. Tunnel an Tunnel folgen, die jeden Augenblick die Ausschau unterbrechen. Die Bahn bohrt sich in die Felsen des Axenberges, die steil in den See abstürzen und längs deren sich die Axenstraße Axenstraße hinwindet. Den glatten Spiegel des Sees schneiden Dampfer,

stolz, ihren geraden sonnigen Weg nehmen zu können. Hat auch die Gotthardbahn den großen Strom der Reisenden aufgenommen, so bleibt auch diesen Dampfzügen noch Arbeit genug.

Beim Dorfe Sisikon überschreitet die Bahn den Grund eines Seitentales, des Riemenstaldentales und tritt dann in den Kanton Uri ein. Wie eine Oase zwischen Wasser und Fels erscheint das freundliche Dörfchen und gerne ruhen wir ein Weilchen aus vom Gerassel der Tunnels, in die wir bald wieder eintreten. Die »Tellsplatte« mit der Kapelle **Tellskapelle**

umfahren wir im Berge drin. Gegenüber am See liegt das Uferdorf Bauen, zu dem noch keine Straße führt; dann folgt Isleten, ein kleines Delta am Ausgang des tiefeingeschnittenen Isentals, in das hinein, zuerst hoch über dem See in Windungen, eine neue Straße gebaut wurde. Auf diesem kleinen, von der Welt geschiedenen Delta steht eine Dynamitfabrik, deren Produkte mit ihrer Kraft zum Bau der Gotthardbahn die Felsen gesprengt. Wir nähern uns Flüelen, **Flüelen**

am Ende des Sees. Ein kurzer Rückblick zeigt uns hoch oben in der Felswand die Galerien der Axenstrasse; dann unterfahren wir den wilden Gruonbach. Ein großes Gebäude zwischen Bahn und See, das ehemalige Hotel »Flüelerhof«, ist heute Magazin für das Sanitätsmaterial der schweizerischen Armee. Bald sind wir im Bahnhof Flüelen, dem Umschlagsplatz zwischen Bahn- und Seeverkehr. Der Talboden ist noch eben und breit. Mächtig schwingen sich die Kalkberge auf, besonders im Gitschen, dem Ausläufer der Urirotstockgruppe. Den Talabschluß bildet die mächtige Pyramide des Bristenstocks, in dem sich kristallines Gestein auftürmt, nicht mehr in Gehängen gegliedert, sondern in einer großen Linie sich aufschwingend. Ein Ahnen der düstern Gewalt der Gneisberge erfüllt uns. Wir durchfahren den Talboden, den die Reuß mit ihren Geschieben dem See abgerungen, in schnurgerader Linie. Am Westrand des Tales erscheint das Dörfchen Seedorf mit dem vor einigen Jahren renovierten Schloßchen a Prö, dem alten Sitz eines berühmten Condottiere des Mittelalters, und einem Frauenkloster. Am Oststrand des Tales erblicken wir die Häuser und Türme von Altdorf, dem Hauptort des Kantons Uri, einem **Altdorf** lieblichen Flecken von aristokratischer Bauart, das »alte Dorf«, das wohl einst am See gestanden, nun aber durch das Vorrücken des Reußdeltas von demselben abgeschnitten ist.

Von Osten her öffnet sich ein Tal, das Schächental, mit dem Dorfe Bürglen, der Geburtsstätte Wilhelm **Bürglen** Tells, vorn am Ausgang; die Firnen der Glaridengruppe erglänzen über ihm. Über den Paßsattel führt von Glarus und Linthal her die herrliche Klausenstrasse. Wir sind nun in der schweizerischsten Schweiz: Wilde Gebirge, aber noch tiefgelegene Täler mit üppiger Vegetation und reicher Siedelung, Bahnen und Straßen, korrigierte Flüsse und Bäche, Stätten der friedlichen Arbeit und der Rüstung für den Krieg, Anstalten der Bildung und der Wohltätigkeit, Überbleibsel großer historischer Zeiten, mit Burgruinen alter Geschlechter und neue

Tempel der Kunst. Im Tellspielhaus von Altdorf finden von Zeit zu Zeit Aufführungen von Schillers Drama statt, die hier, in der ureigenen Natur und von den gleichen Menschen gespielt — nicht gespielt, sondern neu miterlebt — ihre hinreißende Wirkung entfalten. In das Sprechen und Tun der Menschen mischt sich das Rauschen des Bannwaldes und das Singen des Föhns, des ältesten und ewig jungen Urnerns.

Unbarmherzig eilt der Zug weiter; das eiserne Ungetüm an der Spitze hat kein Herz für Erhabenheit und Schönheit von Natur und Geschichte. Wieder lange Getreidemagazine längs der Bahn und am Schächenbach Munitionswerkstätten. Im alten Korn- und Salzhaus oben auf dem Schuttkegel des Schächen, das eine Zeitlang als Zeughaus und Kaserne benutzt wurde, hat sich die ernerische Kantonsschule eingehaust. Jenseits der Reuß, des wilden Gebirgsflusses, an den wir nun herantreten, erblicken wir das alte, unten steinerne und oben hölzerne Turmhaus der Herren von Schweinsberg und die Ruinen der Burg der Edlen von Attinghausen. Über den Gletscherbach des Schächen und den großen Quellbach der »stillen Reuß« und noch einmal über eine Ebene braust der Zug der Station Erstfeld entgegen, wo die Bergbahn beginnt und die Bergmaschinen vorgespannt werden (475 m ü. Meer). Hier beginnt das Tal enger zu werden und etwas stärker anzusteigen, wenn es auch noch eine ausgebildete Talsohle hat. Bis die kräftigen Berglokomotiven, die den Zug fast noch eiliger fördern wollen, als es die Talmaschinen getan, vorgeschoben sind, haben wir Zeit, uns etwas umzusehen. Am jenseitigen Bergfuß, am Ausgange eines Tales steht das alte Dorf Erstfeld, das nun neidlos zusieht, wie das neue Erstfeld um den Bahnhof wächst und den Talboden füllt, soweit er nach der Breite, bis an den Fuß der Steilwände, Platz gewährt. Aus dem Hintergrund des Erstfeldertales leuchtet unter den Zacken der Urirotstockgruppe der Schloßberggletscher, an dem vorbei man über eine Lücke nach Engelberg gelangt.

Die Formen der Berge werden nun andere, ruhiger, massiger, gleichmäßiger geböschet. Wir sind in die Zone der krystallinen Gesteine, der Gneise und Gneisgranite eingetreten. Nadelwald deckt die Hänge, wo nicht Schutthalden und Steinschläge ihn am Aufkommen hindern; die Landschaft erhält ein düsteres ernsteres Aussehen. Im Talboden selbst gedeihen noch unter der Herrschaft des wärmenden Föhns, der dem engen schattigen Tal den Mangel an Sonne ersetzt, mächtige Fruchtbäume. Die Bahn eilt dem Tale in seiner Steigung voraus, solange sie noch kann; sie gewinnt allmählich die Berglehne. Durch die grünen Wiesen von Silenen, mit den stattlichen braunen Häusern und der großen weißen Kirche in den Nußbäumen, geht es aufwärts und am Turm der alten Burg der Meier von Silenen vorbei nach der Station Silenen, die zugleich auch Amsteg dient. Bald sehen wir auf dieses tiefer gelegene Amsteg hinab. Vor dem Dorfe, auf einem Bergvorsprung, den wir zum Teil im Tunnel durchfahren, stand die Burg Zwinguri.

Heute steht ein neues, aber auch verlassenes Haus auf der Stelle, die keinen Segen zu bergen scheint. Nun beginnt die Fahrt spannender zu werden; die Bahn windet sich der Berglehne nach; es gibt Tiefblicke, schöne und schaurige; auf der hohen Brücke über der Kerstelenbach, auf die wir nach dem Tunnel hinaus-treten, haben wir gleich zwei solche, den einen in die wilde enge Schlucht des Gletscherbaches, der aus dem Maderanertal heraus-schäumt, den andern hinunter auf das im Sonnenlicht glänzende freundliche, nach der Eröffnung der Gotthardbahn nun stiller gewordene Amsteg. Wie Silberflut wälzt die Reuß ihr Wasser daher. Eine Bogenbrücke überspannt den Fluß und jetzt be-ginnt auch die Gotthardstraße, die bis hierher dem Talboden gefolgt, zu steigen.

Maderanertal

Im Winter und oft weit in den Frühling hinein legt sich eine andere Brücke über den Fluß, die Schneebrücke, welche die Bristenlauri, deren Zug wir in zwei Tunnels unterfahren, ge-schlagen. Nun sind wir auf der Bergbahn; unsere Spannung wächst. Wie zum Abschied werfen wir noch einen Blick tal-auswärts in die noch offene Welt, um dann weiter zu erleben, was uns die Fahrt talaufwärts durch das nun schluchtartig ge-wordene Reußtal bieten wird. Zunächst wechseln wir auf der 74 m hohen und 77 m langen Reußbrücke von Inschi, der größten der Gotthardbahn, die Talseite. Neben der Straße her, bald über, bald unter derselben, sucht die Bahn noch ihren Platz am Steilhang, fast senkrecht über dem Fluß, der seine gelbweißen Wasserschwälle von Fels zu Felsen wirft. Unter uns weg schießen Sturzbäche in die Tiefe. Von Osten her entquillt, einem geheimnis-vollen Tal, dem wilden Fellital, wo noch nicht der Mensch mit seinen Werken herrscht, sondern allein die Natur, ein weißer Milchbach und schäumt unter der Brücke der Gotthardstraße weg durch die dunklen Tannen herab. So emsig die Bahn auf-wärts strebt, sie vermag das Gefälle des Talflusses oder die Nei-gung des Talrisses nicht einzuhalten. Noch bei der Station Gurtnellen (741 m, mit Steinbrüchen und Kalziumkarbidwerk) sind wir höher als der Fluß, dessen Uferhöhe wir erst unterhalb des Pfaffensprungs erreichen. Hier, wo sich die hohen Felsufer der Reuß so nahe treten, daß einst ein mit seiner Beute, dem schönsten Mädchen des Tales, hart ver-

Gurtnellen

folgter Pfaffe sie mit dem Roß zu überspringen vermochte, muß sich die Bahn besinnen, wie sie weiter aufwärts kommen will. Sie tut nun etwas unerwartetes. Sie biegt kurzer Hand in den Berg ein, in dem sie in einem 1487 m langen Kehrtunnel, dem Pfaffensprungtunnel, wie in einem Schraubengang 35 m an-steigt, um, aus den Tunnel getreten, hoch über der Reuß noch einmal das gleiche Talstück von Wiler zu durchfahren. Aber bald sind auch diese 35 m erschöpft und die Bahn ist wieder auf dem Niveau des Flusses. In schwerem Kampfe ringt sie sich in die Höhe; sie sucht Entwicklungen, indem sie gewissermaßen das zu stark steigende Tal verlängert, streckt und seine Steigung vermindert. Um eine Länge des Tales von $4\frac{1}{2}$ km zu überwinden, wendet sie selbst $12\frac{1}{2}$ km Bahnlänge an. Dazu

muß sie an einer bestimmten Stelle noch einmal umkehren, um wieder talauswärts zu fahren und dann neuerdings aufwärts zu wenden. Sie macht, wie eine Straße an einem Berghang, zwei Kehren, eine Schlinge; nur fehlt im engen Tal der Raum, um in einem Bogen von 300 m Radius, wie es für eine solche Bahn nötig ist, zu kehren. Diese Kehren legten die Ingenieure in den Berg hinein, bald auf die eine, bald auf die andere Seite. Nun heißt es aufpassen, daß wir die Orientierung nicht verlieren. Wir fahren (links sitzen) an der westlichen Tal-
seite über dem Pfaffensprung und der Gotthardstraße aufwärts bis zu einem kurzen Tunnel, in dessen Nähe ein schäumender Bach, die Meienreuß, in den Talfluß mündet. Dieser Bach entquillt dem Meiental, durch das man (über die Paßhöhe des Susten) nach Innertkirchen-Meiringen im Aaretal gelangt. Wir überschreiten den gleichen Bach dreimal, zunächst auf einer nicht sehr hohen eisernen Brücke oberhalb der steinernen Straßenbrücke. Dann unterfahren wir in einem längern Tunnel den Kirchhügel von Wasen, auf dem die Kirche von Wasen steht, die uns nun lange als **Wasen** Orientierungspunkt während des Herumfahrens im Tale dient, die wir nach dem Austritt aus dem Kirchbergtunnel, rückwärts schauend, über uns, später in gleicher Höhe mit uns und zuletzt unter uns sehen. In einem weiten Bogen, am Fuße des westlichen Talhanges, nahe der Reuß und in der Talsohle selbst wenden wir nach Osten, zur ersten Kehre. Wir überschreiten die Reuß, welche von rechts nach links unter uns durchfließt; der Blick geht talauswärts, der Reuß nach. Nun wendet die Bahn im 1090 m langen Watingertunnel in einem halben Kreis im Berge herum, ohne daß wir das, wenn wir wenigstens nicht die Nadel eines Kompasses verfolgen oder ein Lot beobachten, das uns zeigt, daß der Bahnwagen sich etwas nach rechts hinüber neigt — während der Fahrt, beachten. Bei der Ausfahrt aus dem Tunnel finden wir uns gleich wieder über der Reuß, die nun aber, wenn wir den gleichen Platz am linken Wagenfester behalten haben, gegen uns und von links nach rechts unter uns durchfließt. Der Blick geht talaufwärts. Im Tunnel selbst sind wir 24 m gestiegen. Damit hat die Bahn die Wendung gemacht; sie fährt nunmehr, immer am westlichen Talhange aufsteigend, talauswärts, zunächst in einem Tunnel unter dem Rohrbach durch, dann offen (rechts sitzen) nach der Station Wasen (931 m ü. M.). Unter uns erkennen wir die unterste Linie der Schlinge mit dem Eingang in den Watingertunnel; wir selbst sind auf dem mittleren Teil der Schlinge. In gleicher Höhe mit uns liegt das Dorf Wasen, eine beliebte Sommerfrische, draußen auf dem Hügel die freundliche helleuchtende Kirche; darüber hinaus erscheint die schöne Pyramide der 2998 m hohen Kleinen Windgälle. Gleich nach der Station Wasen führt die Bahn in einem kurzen Tunnel unter einem Lawinenzug durch, um sich in einem flachen Bogen wieder dem Ausgange des Meientals zu nähern, dessen nun tiefe Schlucht sie in einer hohen eisernen Brücke übersetzt. Kurz vor der Brücke sieht man, rechts hin-

unterschauend, die unterste Meienreußbrücke, auf der Brücke, die selbst die mittlere ist, nach links in die Schlucht hinaufschauend, die oberste Meienreußbrücke. Noch fährt die Bahn eine Strecke weit offen am westlichen Talhange hinaus, um dann, nach einem kleinen Tunnel, neuerdings in den Berg einzutreten und in dem 1096 m langen Leggisteintunnel zu kehren, sich also nach Westen und dann wieder nach Süden zu wenden. Beim Austritt aus dem Tunnel, nachdem wir uns im Tunnel selbst 27 m gehoben und nun wieder Südrichtung genommen haben (links sitzen) treten wir auf die oberste Meienreußbrücke hinaus, und übersetzen die hier fast zur Spalte gewordene schaurige Meienreußschlucht zumletzten — dritten — mal. Links schauend, erblicken wir die mittlere Meienreußbrücke. Wir müssen uns rasch umsehen, denn gleich mündet die Bahn wieder in einen Tunnel, um darauf wieder eine größere Strecke offen am Hange hin zu laufen — immer unermüdlich aufwärts. Nur den Lawinenzug vor der Station Wasen müssen wir in einem Tunnel unterfahren. Wir haben uns auf etwa 150 m über die Talsohle erhoben und überschauen nun die ganze Entwicklung der Wasnerschlinge. Das Dorf mit seiner Kirche steht nun tief unter uns; zu unterst die erste Stufe der Bahn, darüber die zweite. Vom obern Kehrtunnel, dem Wattingertunnel, sehen wir den Eingang und Ausgang. Wir atmen selbst fast auf, daß wir nun so hoch geklommen sind, von der untersten Meienreußbrücke an 172 m. Noch einmal queren wir den Rohrbach, diesmal nun mit einer Brücke, um neuerdings in einen längern Tunnel, den 1570 m langen Naxbergtunnel einzufahren. Schauen wir noch einmal talauswärts, so erkennen wir unterhalb Wasen auch noch die untere Linie des Pfaffensprungkehrtunnels, so daß wir nunmehr vier Etagen der Bahnentwicklung übersehen.

Gut, daß wir uns wieder etwas von dem Geschauten erholen können, es war fast zu viel. Wir haben kaum gemerkt, daß wir nun in die alpine Region hinaufgehoben worden sind, und wie wir aus dem Naxbergtunnel ausgetreten sind, finden wir ein verändertes, nun auch wieder vereinfachtes Bild. Unter uns die Reuß, die hier schon schwächtiger geworden ist, mit der vereinsamten Gotthardstraße, an der auch die Häuser fehlen. Der Baumwuchs wird spärlicher; die Bergnatur kommt immer mehr zu ihrem Recht, in die aber immer noch der Mensch mit seinem Leben und Weben eindringt. Da steht an der Halde, zwischen Straße und Bahn, der »Teufelsstein«, ein hoher Felsblock, den der Höllenfürst einst, aus Wut über die Überlistung durch den Baumeister der Teufelsbrücke, hierher geschleudert hat, und den ein moderner Fabrikant, als Reklame für seine Arbeit, schokoladebraun anstreichen ließ.

Die nordische Natur will sich noch in einem Schlußbilde entfalten. Von Osten senkt sich von der Rienzerlücke herunter ein steiles Tal gegen die Reuß; oft liegt noch spät bis in den Herbst Lawinenschnee am Talausgang, an den eine ebene Schuttterrasse heranreicht, die wir als die Ablage des Abraums aus dem Gotthardtunnel erkennen. Gegen Westen hin (rechts

sitzen) tut sich uns ein herrliches Bild auf, der Blick in die Göscheneralp hinein, mit ihrem glänzenden Firnenkranz, dem Dammagletscher und seinen Gipfeln. Eine moderne hübsche Kirche grüßt, etwas abseits der Ortschaft, die sich um die Brücke über die Schlucht der Göschenerreuß und das kleine Kirchlein daneben geschaart, nun aber, im Aufschwung des modernen Verkehrs, sich auch ausdehnt. Gleich, wie wir über die Göschenerreußbrücke fahren, schauen wir das Bild einer alten Verkehrsiedelung des Gebirges, noch aus den Zeiten des Säumens, eng um die Übergangsstelle am Fluß zusammengedrängt. Auch der moderne Bahnhof Göschenen, in den wir nun einfahren, hat keinen überflüssigen Platz und mußte denselben zum Teil den Felsen abringen. Auf der kleinen Ebene der Tunneldeponie, jenseits der Reuß, stehen Ver- **Göschenen** pflegungsmagazine der schweizerischen Armee, im besonderen der Truppen der Gotthardbefestigung.

Im Bahnhof Göschenen haben wir Zeit, uns zu laben. Da wird leibliche und geistige Speisung geboten. Der stille Mann mit der hohen Stirn, der mit wachendem Auge die Tafel der Speisenden überschaut, formt in seinem Haupte noch anderes als nur Gebote für Küche und Keller. Er ist neben dem sorglichen Wirt ein feiner Dichter, Ernst Zahn, der in edler und mächtiger Sprache zu reden weiß von den Bergen und ihren Menschen. Zu der Orange und der Traube, die uns der Süden durch den Tunnel geschickt, nehmen wir als Gegengruß Zahns neuestes Werk hinüber aus dem Norden.

In Göschenen beginnt der große Scheidewall; wir sind in die Höhe von 1109 m gelangt und wieder stehen wir an den Wellen der Reuß. Jetzt vermögen wir dem Fluß aber nicht mehr zu folgen, hinauf durch die Engnis der Schöllenen und hinüber über den Hochpaß; wir geben den Wettlauf auf. Adieu Reuß; drüben am Südhang des Berges grüßen wir ein anderes Gewässer. Jetzt durchbrechen wir den Berg im großen, 14950 m langen Gotthardtunnel, in dem wir zunächst noch mit 5,8 ‰ ansteigen zu einer Höhe von 1145,5 m, um dann mit 2 ‰ Gefälle auszufahren zur **Gotthardtunnel** Station Airolo mit 1145 m Meereshöhe. Wir lehnen in die Ecke und träumen, wenn uns nicht die Spannung, in die uns der Gedanke bringt, ein ganzes Gebirgsmassiv mit Tälern und Gipfeln, Flüssen und Seen, Wiesengründen und Firnfeldern, Dörfern und Bergspitzen im Bergesdunkel zu durchheilen, wach hält. Was für ein Lichtmeer muß über dem Berg fluten, wo wir im Tunnel nur alle Kilometer eine rußige Lampe sehen, während ja wohl die Wagen hell erleuchtet sind. Die Tunnellichter huschen an uns vorbei; auch etwa die Lichter eines Zuges; das Rauschen der eigenen Fahrt, in das sich beim Eingang in den Tunnel noch das Summen der Ventilationsmaschine mischt, übertönt den Lärm dieses Zuges, so daß er nur blitzschnell zu gleiten scheint. Am verschiedenen Ton des Rauschens erkennen wir die verschiedenen Gesteine, die wir durchfahren, die Gneisgranite der Schöllenen, die schwarzen und Glimmerschiefer der

Urserenmulde, die Gneise des Gotthard und die Bündnerschiefer des Südhanges. Wir unterfahren eine Klimascheide, eine Kultur- und Völkergrenze. Am Bahnhof Göschenen hieß es noch: »Einsteigen«, »en voiture«; drüben heißt es schon: »partenza«. Der Zug fährt ruhiger; wir haben die Höhe überschritten und eilen nun andern Gefilden zu, italischen. Allmählich verlangsamt sich der Lauf; der Lärm nimmt ab; es beginnt zu tagen; wir fahren aus. Ah! Blauer Himmel, wo vielleicht drüben Wolken hängen, aber auch etwa Wind und Wetter und Schneesturm, wo drüben der Himmel blaute! Wir sind noch hoch oben in den Bergen. Vor uns wirft sich eine Bergmauer auf; nach Westen (rechts schauend) aber öffnet sich ein Tal, das Bedrettal, aus dem weiße Firnen schimmern, der Pizzo Rotondo mit seinem Kranze. Dunkle Tannen stehen in grünen Weiden und braune Häuschen an den Hängen. Ist das Italien? Wir sind in italienisches Sprach- und Kulturgebiet übergetreten, befinden uns aber noch in der Schweiz, im Kanton Tessin, in einer Zone am Gebirge oben, wo sich nordisches und südliches Gebiet ihre ähnlichsten Teile zuwenden. Das am Hange, links (östlich), liegende Dorf Airolo mit seinem alten fremdartigen Kirch- **Airolo** turm mit dem stumpfen Steinhelm und mit seinen großen steinernen Häusern, kündigt uns, daß hier ein Wechsel beginnt, ein Wechsel in Land und Leuten.

Das oberste Tal des Tessin, die obere Leventina mit dem Bedrettal, aus welchem der Nufenenpaß hinüber nach dem Wallis und der San Giacomopaß nach dem Tosatal führen, legt sich quer von Ost nach West vor die Gotthardgruppe, deren Paßsattel wir hinten über uns haben. Der Gotthardtunnel hat annähernd Nordsüdrichtung (Abweichung etwa 5° O); vor dem Südausgang biegt er aber in einer Kurve herum, so daß der ausfahrende Zug Westostrichtung genommen hat; in dieser Richtung sehen wir auch talauswärts. Wir stecken noch mitten in den Alpen drin; die Vegetation hat noch vorwiegend alpinen Charakter und doch mischt sich etwas Getreidebau in die Wirtschaft. Freilich reifen die Ähren des Roggens nicht mehr am Boden selbst aus; sie müssen geschnitten und an hohen Gestellen an der Sonne getrocknet werden. Man sieht solche Gestelle auf den Hügeln von Madrano unterhalb Airolo.

Jetzt müssen wir wieder hinunter aus der Höhe, wie wir hinauf gestiegen sind auch wieder in Stufen, nur sind diese Stufen auf der Südseite ausgeprägter als auf der Nordseite und es sind die verschiedenen Etagen durch Querriegel schärfer abgesondert. Einen solchen, wenn auch noch unbedeutenderen Querriegel treffen wir schon unterhalb Airolo, den felsigen Riegel von Stalvedro, durch dessen malerische Schlucht in Galerien die Straße läuft (links schauen). Über die Tessinbrücke und durch den Tunnel von Stalvedro gleitet nun der Zug, dem Gefälle entsprechend ohne Kraftanstrengung längs der rechten Talseite talaus- und abwärts, sich dabei allmählich nach Südosten wendend. Man mag es ihm ordentlich gönnen, daß er es nun leichter hat. Das Tal selbst bietet wenig malerischen Reiz und

noch nicht viel neues. Der Talboden gehört noch in der Hauptsache dem Fluß, dem launischen Tessin, der bald ruhig und klar einherfließt, bald daher kommt wie ein wildes Tier, trüb und unbändig. Die Talhänge sind einförmig graugrün, die Wälder düster, die Weiden trocken; nur die hellen steinernen Ställe und die wenigen braunen, hier noch hölzernen Häuser geben etwas Abwechslung. Überspannte nicht ein intensiver blauer Himmel, dessen Blau schon ein anderes ist als das der Nordseite des Gotthard, die braunen Berge, würde uns nicht der Betrieb der Landwirtschaft mit seiner Vernachlässigung des Bodens, dem man nur nimmt, was er hat, ohne ihn selbst auch zu pflegen, sagen, daß wir in südliche Gefilde übergetreten sind, die Üppigkeit des Bodens würde uns das nicht verraten; es ist alles kärglicher als auf der Nordseite, wo oft im schattigen Reußtal die Wiesen grünen und die Bäume ausschlagen, während im sonnigeren Tessintal alles noch rot und kahl ist. Die feuchte Luft und der warme Föhn, aber auch die unermüdliche Hand des Menschen, der an seiner Scholle hängt und sie bebaut, anstatt in alle Welt zu ziehen und dort harte Fronarbeit zu tun, bringen das dort drüben zu stande.

Das erste Dorf im Talboden — die älteren Dorfsiedelungen haben sich alle hoch oben am Hange, wo sie vor den Verheerungen des Tessin sicher sind, gebildet — ist Piotta, das, soweit es nicht einmal abgebrannt ist, wie auch Airolo, anstatt in Holz, in Stein wieder aufgebaut wurde. Gegenüber, am Waldsaum an sonniger Halde, erhebt sich das Lungensanatorium San Gottardo. Aus einem unsichtbaren schönen großen Hochtal, dem Val Piora mit seinen vielen Seen, das nach dem Lukmanierpaß hinüberführt, schäumt der Fossbach herab, der wohl auch bald in Fesseln geschlagen wird, um seine Naturkraft dem Menschen zu leihen, zum elektrischen Betrieb der Gotthardbahn. An den Dörfern Ambri-sopra und -sotto (mit Station) eilen wir vorbei, einer anderen Station, Rodi-Fiesso, zu, die hart unter den Lawinen steht, wo sich aber in dem geschützten Winkel viele neue Häuser und Villen angesiedelt haben, als Sommeraufenthalte für Tessiner und Italiener. Das Tal scheint sich wieder **Rodi-Fiesso** schließen zu wollen; das obere Tessintal findet da seinen Abschluß. Am Durchpaß von Dazio grande wurde früher der »große Zoll« erhoben, um den sich im Mittelalter Romanen und Germanen stritten. Hier endet eine Vegetationsstufe und beginnt eine neue. Hat uns bisher Tannenwald begleitet, so zeigt der Laubwald schon einige Entfaltung, in Erlen und Birken und, als ein Ausspäher oder »verlorener Posten« des Südens steht beim Weiler Varenzo oberhalb Fiesso schon eine Edelkastanie unter den anderen Bäumen. In einem schmalen Riß, den man nur ahnt, verschwinden nach links Straße und Fluß und Bahn in die Schlucht des Piottino hinunter. Nur kann es aber die Bahn nicht so eilig haben wie der Fluß; sie muß sehen, wie sie da in Entwicklungen auch hinunterkommt. Rechts schauend, tun wir bei der Überfahrt über den Tessin einen kurzen aber entzückend und

zugleich schaurig wirkenden Blick in die graue Schlucht, durch die das Wasser wie Silber quillt und gleich hüllt uns ein Tunnel ins Dunkel. Mit dem Lichte, in das wir treten, grüßen uns auch die Kastanien; wir sind am oberen Rande einer neuen Vegetationsstufe. Jetzt sehen wir auch in den Talgrund, auf dessen Schattenhang noch die Tannen stehen und es beginnt nun für die Bahn ein neues hin und her, um in diesen Grund zu gelangen. Ähnlich wie sie es beim Pfaffensprung gemacht hat, überschneidet sie sich selbst, indem sie in einem Schraubengang im Berginnern in einem fast vollen Kreistunnel sich senkt, und zwar zweimal nacheinander, einmal auf der linken, einmal auf der rechten Talseite. Nach zwei offenen Strecken, die durch einen kurzen Tunnel getrennt sind, biegen wir in den Berg ein und senken uns im 1557 m langen Tunnel von Freggio um 36 m. Den Ausgang dieses Tunnels mit der Brücke über den Tessin sieht man von der erstern der zwei oberen offenen Strecken aus rechts unter sich. Den Tessin übersetzend schauen wir talaufwärts wieder in die schauerlich schöne Schlucht mit dem schäumenden Wasser. Dann setzen wir uns ein Weilchen ans linke Fenster. Wir kreuzen die Gotthardstraße und fahren, zunächst wieder durch einen Tunnel, dann über hohe Böschungsmauern über der Straße längs des rechten Talhanges hinaus. Der Tessin gibt uns unten im Talboden das Geleite; was er gelegentlich an den Werken der Menschen verüben kann, sehen wir an einer eingestürzten Brücke, die der Fluß im Jahre 1868 zerstörte. Ruinen am Flußufer weisen auf die ehemaligen Gebäude der Tunnelinstallation. Stufen und Schlipfe am Talhang zeigen die Arbeit der Talvertiefung und Talausweitung. Wieder gehts in einen Tunnel, an dessen Ausgang wir links unten eine andere schwarze Tunnelausmündung, diejenige des 1556 m langen Kehrtunnels von Prato, erblicken, in den wir bald selbst einmünden und durch den wir, wieder im Berge drinnen im Kreise herumfahrend, neuerdings 36 m tiefer gelangen. Jetzt sind wir wieder am Ufer des Flusses unten angelangt, der uns mit seinem Gefälle zu sehr vorausgeeilt war, um ihm, in gerader Linie neben ihm her, folgen zu können. Die beiden Geleise der zweispurigen Bahn trennen sich auf eine kurze Strecke; die aufwärtsfahrenden Züge passieren dabei einen kurzen Tunnel, die abwärtsgerichteten fahren außen herum. So hat die Bahn zwischen Chiasso und Luzern einen Tunnel mehr als zwischen Luzern und Chiasso. (Rätsel: Wenn die Bahn zwischen Luzern und Chiasso 66 Tunnels hat, wie viel hat sie zwischen Chiasso und Luzern?)

Wir sind wieder eine Stufe tiefer angelangt; über den Tessin und nochmals durch einen Tunnel fahren wir aus in den Talboden von Faido. Hatten wir uns schon etwas an den Anblick der Kastanien gewöhnt, so fällt das Auge auf **Faido** eine neue Baumart, den kleinen, bald kahl gerupften, bald üppig grünenden Maulbeerbaum, der in offenen Reihen in den Wiesen steht und uns nun das Geleit gibt bis nach Mailand hinunter. Faido, über dem wir durchfahren, ist das erste Dorf echt italienischer Bauart, mit steinernen Dächern und einem in

Bäumen stehenden Kloster. Allerdings mischen sich unter die Steinbauten noch recht stattliche und gezierte Holzhäuser. Am gegenüberliegenden Hang rauscht die Piumogna herunter und treibt — natürlich — auch elektrische Betriebe. Über Faido, am kastanienbesetzten Hange, liegen freundlich versteckt oder offen eine Menge kleiner Ortschaften, aus denen Häuser schon vornehmern Stils von der Wohlhabenheit der Bewohner zeugen, die entweder ständig hier weilen oder nur vorübergehend die Sommerfrische, die aber hier schon an südlichere Zonen gemahnt, genießen. Der Tessiner hat den Stolz, ein großes Haus zu besitzen und manch junger Bursche zieht in die weite Welt mit dem Traum, einmal das größte Haus in seinem Dorf zu haben. Kommt er im Alter heim und ist es ihm gut gegangen, so baut er sich wirklich ein großes Haus, bewohnt aber in demselben meistens doch nur das Erdgeschoß, in dessen Küche er seine Kastanien bratet und seine Polenta rührt wie ehemals. Man sieht denn auch in diesen oft nur kleinen Tessinerdörfern auffallend große Häuser, die weit hinaus ins Land zünden.

Das Tal ist etwas weiter geworden, um sich bei Chiggiogna, dessen Kirche durch den Bahndamm wie an den Felsen herangedrückt scheint, wieder zu verengen. Von einem hohen Felsvorsprung herab schaut das Kirchlein von Calonico neugierig ins Tal mit diesen neuen Einrichtungen. Jenseit des Flusses schäumt ein Wasserfall herab, die Gribiasca. An seinem Fuße stehen noch Tannen im Talboden, wie um seine Feuchtigkeit und Kühle zu saugen. Dann verschwinden diese Tannen im Talboden selbst, um allmählich immer höher am Bergeshang zurückzubleiben, je mehr sich der Talgrund senkt. Die untere Leventina und die obere Riviera, Biasca-Bellinzona sind das Gebiet der Wasserfälle. Freilich in trockenen Zeiten sind die Gerinne leer, nur an der hellen Farbe erkennt man sie, oder es sind die Fälle selbst im engen Sägeschnitt der vordersten Talschlucht verborgen. Die Seitentäler, die in ihrer Vertiefung dem Haupttal nicht folgen konnten, münden in dieser Region alle hoch aus und die Gewässer stürzen in Sätzen steil ab. Zu Zeiten des Regens da wird es lebendig. Wie Silberfäden, Schleier, Bänder, ganze Büschel legen sich die weißen Wasser über die dunklen Felsen; bald scheint es, als ob ganze Wasserwolken ins Tal sich senken wollen. Spielt noch die durch die Wolken brechende Sonne in den Wasserstrahlen, im Schaum und Gischt, und erglänzen die Kastanien in ihrem Sammetgrün oder Gold, so gibt das eine Formen- und Farbensymphonie, die nur der Süden zusammenbringt.

Wir haben endgültig die Region des Laubwaldes betreten. Die knorrig, verwitterten, aber zähe ausharrenden, noch fast auf dem dünnen Strunke fruchttragenden Kastanienbäume in mächtigen Felstrümmern beherrschen das Bild. In den Felsen nistet der Kirschlorbeer, nach dem im Winter und Vorfrühling die Italienfahrer, die meinen, gleich über dem Gotthard müßte es schon grün sein, krampfhaft ausschauen, um etwas von diesem Grün zu erhaschen. Sie sehen aber mehr nur Steine,

die der Tessiner, der daran so reich ist, ausbeutet. Der Granit von Lavorgo ist berühmt durch seine Härte; mit seinen Blöcken, die man zum Gotthardtunnelbau heraufführte, wurde man dem stärksten Gebirgsdruck Meister. Quader von Lavorgo dienen auch dem Fort Airolo, oberhalb der Station Airolo, als Abdeckung. Hier bei Lavorgo wird ein Teil des Wassers des Tessins in einen Seitenkanal und langen Stollen geleitet, der viele Kilometer weit, zuerst durch das Bergsturzgebiet von Chironico, dann hoch oben an der Talwand hinausgeleitet wird, um unterhalb Giornico die Kraft in einer elektrochemischen Fabrik abzugeben.

Lavorgo

Der Riegel des alten Bergsturzes von Chironico sperrt neuerdings das Tal, wieder müssen wir eine Stufe tiefer, wieder überwinden wir den Abstieg in einer Entwicklung in zwei Kehrtunnels, die nun aber beide auf der gleichen, linken, Talseite liegen und sich direkt folgen. Hoch, hart am Ufer des Tessins, fahren wir (rechts sitzen) ein in den 500 m langen La Lumetunnel, aus dem austretend wir in die untere Talstufe hinausblicken. Der wild herabschäumende Tessin ist uns schon in die Tiefe vorausgeeilt, um unten im Talboden wieder etwas auszu-ruhen; mit ihm vereinigt sich, aus einem unsichtbaren wilden Seitental kommend, sein kleiner Sohn, der Ticinetto. In einem Bogen, über einen hohen Viadukt, fahren wir heran an die Berglehne und im 1494 m langen Piano Tondotunnel im Kreise herum tiefer und hart unter dem Ausgang des La Lumetunnels wieder an den Tessin heran. Dann geht es in einer mittleren Linie — unter uns sehen wir die unterste Linie aus dem Berge auf die Tessinbrücke hinaus münden — zuerst durch einen kurzen Tunnel und dann über eine offene Strecke wieder in die Berglehne hinein, wieder, in einem 1551 m langen Kreistunnel, dem Travitunnel, im Berge herum und hinaus in die Talsohle und der Station Giornico zu, die etwa eine halbe Stunde oberhalb des Dorfes Giornico liegt. Von der Station und namentlich vom Bogen der Bahn unterhalb der Station übersehen wir noch einmal die ganze Entwicklung der »Biaschina«, wie diese Gegend heißt, mittels welcher Entwicklung wir von Lavorgo bis Giornico eine Höhendifferenz

Biaschina

von 167 m überwunden haben, mit einer Bahnlänge von 5 km auf 2 km Tallänge in der Biaschina. Wir atmen auf; jetzt sind wir einmal unten! Empfindliche Reisende spüren einen Druck in den Ohren bei dem raschen Abfahren von Airolo bis hierher mit einer Höhendifferenz von rund 700 Metern. Ein neues Vegetationsbild tritt uns entgegen; zunächst noch die üppiger gewordene Kastanie, dann aber die Rebe, die auf horizontalen Holzgestängen auf Tragsäulen aus Gneis gezogen wird, so daß sie ein Blätterdach bildet, unter dem nicht selten noch andere Kulturen gezogen werden. Die Luft ist schon wärmer geworden und gerne würden wir den Gaumen kühlen an einem Trunke frischen Weines aus den Grotten von Giornico.

Giornico

Das Dorf Giornico, unterhalb dessen am 28. Dezember 1478 die Eidgenossen ein mailändisches Heer,

das sie auf den vom Tessin überschwemmten und glatten gefrorenen Boden gelockt, schlugen, ist eine echt italienische Siedelung, der Typus eines Bergdorfes, das, schon in der Niederung liegend, noch kämpfen muß um seinen Raum. Es hat sich gebildet, wo der wilde Talfluß durch ein Engnis, also immer am gleichen Orte, fließt und wo er über einen großen, ihn teilenden Felsen weg leichter zu überbrücken war. Die Brücke von Giornico war neben der Brücke von Bellinzona für lange Jahrhunderte die einzige von Faido abwärts bis zum Langensee. Uralte Kirchen krönen die Hügel im Reb Gelände; eine neuere Kirche weist den ersten allein stehenden Campanile. Die Kirchtürme zeigen den auf das romanisch-lombardische flache Zeltdach aufgesetzten Laternenaufsatz. Die Talsohle wird breiter und ebener, aber das Tal selbst noch nicht weiter; immer wilder und steiler schwingen sich die grauen Felshänge, an denen dürrtige Vegetation um Platz und Nahrung ringt, in die Höhe. Der Talgrund hat sich stark gesenkt, die Berge sind ungefähr gleich hoch geblieben; der Abstand zwischen Talsohle und Gipfel ist immer größer, der Taleinschnitt mächtiger geworden. Da will es ja, anstatt zahmer und freundlicher, immer wilder werden! Es wird alles, wenn es auch im Wesen gleich geblieben ist, Fluß, Tal, Berg, in der Form gesteigert und diese großen, ohne Gliederung aufsteigenden, von den Gletschern der Eiszeit in ihrer Oberfläche abgehobelten Hänge der grauen Gneisberge, in denen wir uns von Airolo an befinden, beginnen zu drücken und düster zu werden, so freundlich sie auch die Sonne bescheint. An Bodio (Station), wo die Berge immer noch trotziger und unvermittelter sich erheben **Bodio** wollen, und an Polleggio vorbei fahrend, übersetzen wir den Brenno, einen echten Gebirgsfluß aus dem Bleniotal, der aus den Gletschern der Adulagruppe noch Firnwasser bringt, der aber auch schon die unbändige Wildheit der **Bleniotal** Flüsse der Südseite der Alpen, mit ihrem bei starkem Regen rasch anwachsenden und dann eben so rasch wieder abnehmendem Wasserschwall, zeigt. Wir schneiden den Ausgang des Bleniotales, das mit seinen gewaltigen Bergmassiven und der größeren Talausweitung noch einen mächtigeren Eindruck macht, als das Tessintal, in das auch die Gletscher des Rheinwaldgebiets direkt hineinblicken.

Der Ausgang des Bleniotals ist durch einen hohen Wall gesperrt, die Buzza di Biasca, der Schutthaufen eines Bergsturzes, der im Jahre 1512 vom Pizzo Magno niederging und Hunderte von Menschen mit ihren Wohnstätten verschüttete. Noch einmal, gerade der Mündung des Bleniotals mit seinen frischen Luftströmen gegenüber, finden wir im Talgrund ein kleines Tannenwäldchen. Durch das Bleniotal und über den Lukmanier führt eine Gebirgsstraße, mit 1917 m Paßhöhe, die tiefstgelegene der Schweizeralpen, ins Rheingebiet und nach Graubünden hinüber.

Wir fahren in die Station Biasca (296 m ü. M.) ein. Der Flecken selbst, der, als eine Ausnahme in italienisch sprechen-

den Gebieten, auch eine reformierte Gemeinde mit Kirche besitzt, liegt etwas abseits und oberhalb der Station. Bemerkenswert ist die neue Kirche von San Carlo, **Biasca** eine in Marmor erbaute Rotunde, die uns sagt, daß wir nun die Gebiete italienischer Baukunst betreten. Nahe am Bahnhofe rauscht in zwei sich kreuzenden Armen der Wasserfall der Froda, die in hohen Sätzen aus den Felsen und einem kleinen, 2000 m über der Talsohle gelegenen Bergsee herunter kommt. Diese Höhendifferenz auf eine Horizontalentfernung von 3000 m gibt so recht eine Vorstellung von dem gewaltigen Aufschwung der Berge.

In Biasca hat die Bergstrecke der Gotthardbahn ihr Ende; es beginnen nun wieder die Verhältnisse der Talbahn mit den entsprechenden Zugmaschinen und dem Oberbau der Bahn, in bezug auf Stärke der Schienen und Abstand der Schwellen. Nach Süden erscheinen blauere Berge, die neuerdings abschließen wollen. Die Bahn durchheilt die untere Leventina mit ihrer ebenen und nun breiteren Sohle. Der Talboden mit seinem unregelmäßigen Flußlauf und weiten Geschiebebänken ist noch von der Kultur wenig berührt. Der Tessiner wandert lieber aus, um fremden Menschen ihre Wohnstätten freundlicher zu gestalten, anstatt im eignen Boden sich selbst die Wohnlichkeit zu schaffen und ihm den Lebensunterhalt abzurufen, seinem Boden, der dann auch seinen Kindern bleibt. Die Ortschaften kämpfen um ihren Raum zwischen dem wilden Fluß und den Steinschlägen des Berges — den zwei Gefahren der Bergheimat. Meistens liegen die Dörfer am Ausgang der Seitentäler, aus deren enger Schlucht ein Bach quillt, der eine arme Mühle treiben kann, oder dort am Bergfuß, wo am Rand der heißen Ebene ein frischer Quell entspringt. Auf den Straßen erscheinen die hohen, mit Maultieren bespannten zweiräderigen Karren. Maisfelder treten auf und an ihren Rändern liegen große Kürbisse. Mögen die gewaltigen Berge noch so dräuen, wir sind doch schon im südlichen Tieftal. Gewaltige Steinbrüche, wie diejenigen von Osogna (Station), liefern ihr Material in die weite **Osogno** Welt. Am Berghang droben glänzt bei Claro **Claro** (Station) das weiße Nonnenkloster des Monte Sa Maria und drüber erhebt sich der Pizzo di Claro, mit seiner Spitze noch volle 2400 m über der Talsohle. Der Camoghè, der nach Süden die Aussicht schließt und in dem wir einen Vorberg, einen Ausläufer, vermuten, wird beim Näherkommen immer höher; auch er schwingt sich noch auf 2000 m über die Talsohle empor. Nach Osten, bei der Station Castione, öffnet sich wieder ein großes Tal oder vielmehr ein Doppeltal, das **Castione** des Misox und von Calanca, mit der breiten, noch ungezähmten Moësa. Noch einmal grüßen weiße **Misox** Berghäupter ins Tal, das selbst in blauem Dufte liegt. Eine Schmalspurbahn führt in das große Misoxertal hinein und eine Bergstraße über den Bernhardin nach Graubünden. Im Süden erscheint die Schlösserstadt Bellinzona mit den drei alten Festen des Mittelalters, den zinnengekrönten Kastellen.

von Uri (San Michele), Schwyz (Montebello) und Unterwalden (Sasso Corbaro) auf den felsigen Höhen. Endlich nach Südosten blickend, sehen wir die Berge, wenn sie sich auch noch nicht stark senken, doch etwas auseinandertreten. Der Tamaro ob dem Monte Ceneri und, im Hintergrund über dem Lago maggiore, der Ghiridone erscheinen. Hier sind wir, wenn auch noch nicht ausgetreten aus den Alpen, doch an ihrem Südfuß, in der Zone angelangt, in der von altersher die Völker des Nordens und des Südens um den Machtbesitz gekämpft.

Bellinzona (244 m ü. M., 5000 Einwohner) ist Hauptstadt des Kantons Tessin und Waffenplatz der 8. Division, Sitz der Werkstätten der Gotthardbahn und einer Handelsschule. Von hier zweigen die Bahnen nach Locarno (mit projektierter Fortsetzung längs des rechten Langenseeuferes nach Pallanza und Fondo Toce zum Anschluß an die Simplonbahn) und nach Luino-Novara ab. Ein Paß führt über den San Jorio (1956 m) nach Gravedona am Comersee hinüber.

Im langen Bahnhof von Bellinzona, wo uns der Zeitungsverkäufer mit heiserem Rufe den »Secolo« und »Corriere della Sera« und die »Nëuwe Zürgerzeitung« anbietet, rasten wir ein Weilchen. Zwei Maschinen werden dem Zuge vorgespannt; es geht also noch nicht eben hinaus, sondern von neuem auf und ab, wo wir doch dessen nun genug hätten. Dann: »partenza per Lugano, Chiasso, Milano!« Wir fahren in einem Tunnel unter dem Bergvorsprung durch, auf welchem das Schloß Montebello steht, zunächst beim Ausgang, in einen heißen Winkel, der ein echt südliches Vegetations- und Siedelungsbild bietet. In Feigenbäumen und Magnolien stehen die Häuser eng an die sonnenwarmen Felsen geschmiegt; in den Ritzen der Felsen blüht die Aloë und drüber aus dem Gewirr üppigen Epheus erheben sich graue Schloßmauern mit ihrem malerischen Zinnenschmuck. Bald sind wir aus den Häusern, neuen Villen und alten Kirchen und Klöstern heraus und unter dem Wildbach Dragonato, der Geißel der Gegend, durch und gleiten nun über die Ebene, der Station Giubiasco (Abzweigung der Linien nach Locarno und Luino) zu. Da macht die Bahn einen Bogen, bergwärts. Will es wieder in einen solch geheimnisvollen Kehrtunnel gehen? Im Rückblick nach Norden zeigt sich Bellinzona noch einmal in seinem Charakter als Sperre des Tales und des Nordens. Dann wendet die Bahn (rechts sitzen), um an der Flanke des Berges in meist offenem Zuge aufzusteigen. Durch Rebgeleände, aus denen im Frühling die roten Blüten der Pfirsichbäume herausleuchten, durch Kastanienhaine, über tiefe Bachtobel und durch kürzere oder längere Tunnels fahren wir stetig aufwärts, die Kraft der Maschinen bewundernd, die den schweren langen Zug zischend und pustend die zum Teil mit 26 ‰ Steigung angelegte Rampe des Monte Ceneri hinaufreißen. Immer tiefer bleibt unter uns die Riviera des Tessins, das breite und lange Tal von Bellin-

Bellinzona

Giubiasco

Monte Ceneri

zona abwärts bis zum Langensee, das immer größer wird, je mehr wir es von oben herab überblicken und das der Lago maggiore mit seinen häuserbesetzten Ufern abschließt. Locarno grüßt zu uns herauf. Wir biegen, nachdem wir die früher so belebte, nun aber stiller gewordene Straße des Monte Ceneri, des »Munt Kennel« der alten Welschlandfahrer, gekreuzt, in den Bergtunnel ein, der, mit einer eignen Scheitelhöhe von 475 m an seinem Südausgang, den Col des 553 m hohen Monte Ceneri unterfährt. Wäre der Kanton Tessin noch italienisches Land, so wären wir jetzt aus piemontesischem Gebiet in lombardisches übergetreten. Wir spüren etwas von dem weicheren Lombardischen. In ein freundliches Tal fahren wir aus; in der ersten Station Rivera—Bironico geben wir auch die Vorspannmaschine ab. Der Zug hat seine schwerste Arbeit getan. Wir **Rivera — Bironico** sind in der Zone der südlichen Voralpen, immer noch zwischen Gipfeln, die an die 2000 m heranreichen und immer noch stattlich aussehen, weil ihr Fuß schon tief steht, die aber nun rundere Formen tragen, die durch den Kastanien- und Laubwaldschmuck noch weicher erscheinen — sofern der Wald nicht abgebrannt ist oder im Zeitpunkt unseres Vorbeifahrens nicht gerade brennt und dann bei Tage der Berg in einen blauen Rauch, bei Nacht in einen gespenstigen Feuerschein gehüllt ist. Waldbrände gehören in einem trockenen Herbst und Frühling zu den gewohnten Erscheinungen dieser Gegenden, in denen noch altitalienische Auffassung herrscht, daß der Wald ein Feind der Kultur sei. Um für einige Ziegen mehr Weide zu schaffen, verbrennt der Bauer das Jungholz, das in der lachenden Sonne aufwachsen möchte zum Walde und mit dem Jungholz brennen dann auch die alten Bäume ab, wenn sie nicht schon mit ihrem hohen Wuchse und dem saftigen Triebe gelernt haben, die züngelnde Flamme zu verachten. Freilich, oft wirft auch die pustende Lokomotive glühende Kohlenstücke aus, die in das dürre Laub gefallen, rasch einen Brand entfachen. Im Fluge geht es weiter, dem Flusse Vedeggio, der vom Camoghè her stammt, entlang, an in Kastanien versteckten Dörfern, Kirchen und Kapellen und der Station Taverne vorbei, Lugano zu. Über die immer mehr sich senkenden Höhen und die **Taverne** rebenbedeckten Hügel schauen die Denti della vecchia, der Boglia, der Generoso und der San Salvatore mit seiner Gipfelkirche herein. Immer offener wird die Landschaft, immer reicher in ihrer Kultur. Noch einmal haben wir etwas anzusteigen, aus der Talrinne des Vedeggio über eine Höhe in das Becken des Ceresio hinüber. In einem kurzen Ausblick erkennen wir im Südwesten den See von Agno, eine liebliche Bucht des vielverzweigten Luganersees. In einem Tunnel, dessen Dunkel uns die Augen für das kommende Licht empfänglicher machen soll, fahren wir (links sitzen) unter dem flachen Sattel von Vezia-Massagno durch und **Lugano** hinaus in den »schönsten Bahnhof der Welt«, den von Lugano (338 m ü. M.). Lugano! Wie eine Offenbarung

erscheint uns das Bild, das wir erschauen, wenn wir auf den Bahnhofplatz hinaustreten. Zu Füßen der klarblaue Golf mit der blinkenden Uferstadt, der »goldenen Muschel«. Gegenüber die weichen sammetgrün prangenden Hänge des Monte Caprino, rechts der stolze Kegel des San Salvatore, links der andere Wächter des Golfes, der Monte Brè und der Boglia, mit ihrem lieblichen Schwung der Linien, dann gegen Norden das Tal des Cassarate, aus dessen Grün die Dörfer und Villen leuchten wie die Blumen aus dem Kamelienstrauch, darüber die zackige Kette der Denti della vecchia bis zur Gazzirola und dem 2232 m hohen Camoghè, der lange in den Frühling hinaus seine weiße Schneehaube trägt, und, den Horizont abschließend, die runden Höhen des Monte Bar, Caval Drossa und Bigorio — ein Bild der ausgeglichenen Schönheit in Form und Farben.

Eine Drahtseilbahn führt uns in die etwa 70 m tiefer gelegene Stadt (10 000 Einwohner) mit ihrem Kranz von Hotelpalästen längs des herrlichen Quai. Eine andere Bahn führt auf die aussichtsreiche Kuppe des Salvatore und eine dritte wird gebaut auf den Gegensalvatore, den Monte Brè, damit man von einem und vom andern Gipfel den Blick hinunter tue in »das Stück Paradies, das vom Himmel gefallen ist«, und hinan zum majestätischen Kranz der Alpen. Auch an den gegenüberliegenden Hang des Monte Caprino, eines Ausläufers der Generosogruppe, führt vom See herauf, von Santa Margherita, eine Drahtseilbahn, deren treibende elektrische Kraft vom fernen Brusio, aus der Schweiz über italienischen Boden, geholt wird. Auf alle diese Vorgipfel und Bahnen schaut der Monte Generoso, mit seinem Bahnhof hart unter der Spitze, stolz herab, als der höchste und am weitesten ausschauende, namentlich in die unermeßliche Lombardische Ebene und den ganzen Alpenkranz.

Lugano bildet mit seiner Lage — als im Zentrum des Gebietes der oberitalienischen Seen und an deren lieblichstem gelegen, sowie in seinen Einrichtungen die Schönheit und die Annehmlichkeiten des Südens und des Nordens, und wer sich hier aufhält, genießt den Vorteil der italienischen Natur und italienischen Lebens, ohne die Nachteile auf sich nehmen zu müssen, die ein weiteres Vordringen nach Süden mit sich bringt. Hier paaren sich italienische Gemütlichkeit mit germanischer Gediegenheit. Hier rasten wir — wenn nicht der Fahrschein uns zwingt, gleich weiter zu ziehen...

Ein Zeichen mit der Pfeife und die Maschine zieht wieder an. In großem Bogen, um das Paradiso herum, geht es wieder hinunter gegen das Seeufer. Der Blick schweift über den See-arm von Porlezza bis zur 2686 m hohen Pyramide des Monte Legnone jenseit des Comersees; im Vordergrund erscheint die Stadt mit ihren Häusern und Türmen und den üppigen Umgebungen — ein Bild von entzückender Schönheit. Man möchte die Bahn in ihrem Lauf hemmen; aber die hat nur Augen vorwärts. Sie dringt in einen Tunnel unter dem Vorsprung des

Salvatore — und fort ist das Bild! Doch bald sind wir am Seeufer, wo Straße und Bahn um den schmalen Raum zwischen Wasser und Felsen kämpfen. Gegenüber erhebt sich der Steilhang der Sighignola, an dessen Fuß ein Dorf sich schmiegt, Campione, eine kleine Enklave italienischen Staatsgebiets in der Schweiz drin. Kaiser Karl der Große hatte einst dieses Dorf mit kleinem Umschwung dem Stift San Ambrogio in Mailand geschenkt und die alten Eidgenossen ließen dieses fremde Eigentum in ihrem Lande als Kirchengut unangetastet. Eine kleine ehemalige italienische Enklave, die zu Campione gehörte, das Vorgebirge von San Martino, haben wir im Tunnel hinterfahren. Hier stand vor Zeiten ein mächtiges Schloß, das in einem Kriege der Comasker gegen die Mailänder im Jahre 1122 von den ersteren erobert wurde. Später, noch bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts hinein war die Kuppe über dem lachenden See Richtstätte Luganos. Man wollte da dem armen Sünder noch einmal recht die Schönheit der Welt zeigen, aus der er nun scheiden sollte, um ihn doppelt zu strafen. Im Jahre 1861 kam dieses Gebiet zur Schweiz; es verschwand auch der Galgen. Aber ein Segen liegt auch heute noch nicht auf diesem »stillen Gelände am See«; ein Haus, das vor Jahren gebaut wurde, mußte wieder verlassen werden, weil das überhandnehmende Schlangengezücht ein Wohnen unmöglich gemacht. Ein mächtiger Kalkofen, wie wir sie in diesen Gegenden, mit ihren Schloten und den Bergen von Reisingwellen, vielfach sehen, frißt beständig am Felsen von San Martino und spätere Geschlechter werden nur noch als Sage erfahren, daß hier einmal ein Vorgebirge gestanden, an das sich Taten der Geschichte geknüpft.

Mittlerweile hat uns der Zug weitergetragen nach der Station Melide (mit den berühmten Weingrotten der Luganesen, die in ihren eignen Kellern den Wein nicht lagern können und gerne am Sonntag — und auch in der Woche — da hinausziehen zu Lust und Fröhlichkeit). Die Bahn wendet nach Osten und fährt über einen Damm, der auf eine von einer alten Moräne her-

Untiefe zuerst für eine Straße gebaut, dann für die Bahn erweitert wurde. Unter der Brücke durch fahren, wenn der Seespiegel nicht zu hoch ist, daß das Schiff am Brückenbogen anstößt oder zu niedrig, daß der Kiel den Seeboden streift, die Dampfschiffe mit gestrichenem Kamin. Jetzt wird der Damm für den Bau des zweiten Geleises der Gotthardbahn, das bisher nur bis Bellinzona reicht und für den Durchgang größerer Dampfschiffe noch einmal ausgebaut werden müssen. Wir überlassen dieses Problem den Ingenieuren und genießen die herrlichen Ausblicke, die sich bei der Überfahrt gegen Norden und Süden unseren Augen bieten. Wie um noch einmal an die wilde Erhabenheit der Alpen zu erinnern, erhebt sich der Salvatore, der »hundertförmige«, noch einmal in ganzer Verwegenheit vor — oder viel-

mehr hinter — uns. Wir sehen nun auch in den Seearm von Porto Ceresio, von welchem Uferort eine elektrische Vollbahn über Varese nach Mailand führt und wo der See wieder scharf umbiegt nach Norden, der Landenge von Laveno, wo die Schiffe abbiegen nach Ponte Tresa, und der stillen Bucht von Agno zu. Noch haben die Tunnels kein Ende. An Bissone vorbei fahren wir in zwei solche von zusammen 1000 m Länge und dann hinaus zur Station Maroggia (Abzweigung der Straße durch die Valle mara nach Arogno mit Uhrenfabrik und mächtiger Quelle, die mit ihrer Wasserkraft die Salvatorebahn und den Tram von Lugano treibt, und nach Lanzo [907 m ü. M.], der beliebten Sommerfrische der Mailänder) und an den Seearm von Capolago. Über dem Seeufer von Melano liegt freundlich auf einer Terrasse das Dorf Rovio und darüber glänzt auf einem abgesonderten Waldkegel das Kirchlein von Sa Agata. Auch auf dem gegenüberliegenden Berge San Giorgio steht einsam ein Gotteshaus. Vom Generoso herab dräuen die Felswände und wir fragen uns, in Capolago (Station der Generosobahn) angelangt, wie die Bahn da hinaufkommen mag, auf den 1704 m hohen Gipfel der — vergleichsweise sei es hier angeführt — sich noch 60 m höher über den Spiegel des Luganersees erhebt, als der Rigikulm über den Vierwaldstättersee. Wir sind also immer noch in einem Vorhof der Alpen, wie wir ihn bei Rigi und Pilatus auf der anderen Seite betreten haben. Wir müssen uns diesmal versagen, auch auf die Kanzel des Generoso, des »Rigi der Südschweiz« zu steigen oder uns durch die Bahn hinauftragen zu lassen; wir möchten heute nicht hinauf in die Bergwelt, sondern hinaus in die Ebene und endlich treten wir aus ins offene, immer aber noch hügelige Land. Die Kämme senken sich, wenn auch hier und da eine waldige oder kahle Kuppe noch eine Bergsilhouette annehmen will. Durch die reichen Gefilde von Mendrisio, wo das Kantonspital steht und die armen Kranken aus den abgelegensten Gegenden sich hierhertransportieren lassen, um in diesem Garten zu gesunden, und von Balerna mit dem bischöflichen Palast eilen wir nach Chiasso an der Landesgrenze, nicht ohne noch nach Ligornetto, dem freundlichen Dörfchen in den Reben gegenüber Mendrisio hinüberzugrüßen, wo der große Bildhauer Vincenzo Vela seine Rotunde mit herrlichen Werken geschmückt. (Heute Eigentum der Eidgenossenschaft und als Museo V. Vela allgemein zugänglich.) Jetzt hat sich das Kulturbild geändert und wir brauchten eigentlich nicht über die Grenze zu gehen, um italienische Natur zu schauen. Zunächst sind wir aus den Bergen herausgetreten, weg von den Seen der Alpen, deren einer der aller schönsten, der blaue Ceresio, uns noch den Abschiedsgruß gegeben, hinaus in das Hügelgebiet. Durch die flachen Talböden und zwischen den Hügeln durch schlängeln sich Bäche, von denen man oft nicht weiß, wohin sie wollen. Und doch geben

Porto Ceresio

Maroggia

Capolago

Generoso

Mendrisio

Balerna

sie Kraft ab zum Betriebe von Seidenfabriken. Mais und Tabak stehen in den Feldern. Um die Hügel ziehen sich, wie Niveau-kurven einer Karte, horizontal verlaufende Stufen, auf denen die Rebe Licht und Sonne saugt. Maulbeerbäume füllen die Zwischenräume und in den Wäldchen stehen eigentümlich entastete — geschneitete — hohe Stämme von Pappeln und Eichen, Zeugen merkwürdiger wirtschaftlicher Besitzesverhältnisse. Oft gehört bei einem solchen Baume der Boden dem einen, der Baum einem anderen und das Laub einem dritten, der damit seine Ziegen füttert. Armut im Reichtum! Und doch scheint uns die Landschaft, die wir durchfahren, ein Garten, eine »Brianza« der Schweiz.

Chiasso (240 m ü. M.), in dessen Bahnhof mit den langen Wagenreihen und Zollhäusern wir eingefahren sind, liegt eingebettet in waldige Hügel, die wir — **Chiasso** im Monte Olimpino — noch einmal unterfahren müssen, um nach der Lombardei hinüberzukommen. Hier in diesem Umschlagplatz für Menschen und Güter macht sich der Grenzverkehr geltend. Schilder von Auswanderungsagenturen füllen die Häuserwände und im Bahnhof stehen große Scharen italienischer, auswandernder oder zurückkehrender Arbeiter mit ihrer Habe, oft genug auch mit Weib und Kind. Sie sammeln sich hier um diese Eisenbahnwagen in der Tiefe, wie die Zugvögel im grünen Busch der Höhen, zu kurzem Aufenthalt vor dem Weiterflug ins ungewisse oder ins ersehnte Bessere. Wir aber, im Eisenbahnwagen, sind froh, daß wir mit unserm Gepäck zur Zollrevision nicht aussteigen müssen und fahren, auch voller Erwartungen, über die Grenze und Italien zu.

Chiasso—Mailand.

Etwas müde von der langen Fahrt und dem vielen Schauen fahren wir (links sitzen) über die Grenze, die uns nun keine Grenze mehr scheint. Ein kleines Bächlein hart am Rande des Bahnhofs bezeichnet ihren Zug mit seinen Grenzsteinen. Wieder etwas ansteigend geht es in den Tunnel des Monte Olimpino und dann hinaus in den Bahnhof von Como, der ebenfalls höher liegt als die Stadt und mit ihr durch einen **Como** Omnibusdienst verbunden ist. Vor der Einfahrt in den Bahnhof und soweit es wegen den hohen Akazienhecken, die in Italien die Bahnlinien begleiten, möglich ist, werfen wir den Blick auf das entzückende Bild, das sich uns darbietet. Wie ein blauer Fjord zwängt sich der Seearm von Como in die Berge hinein, von deren Höhen Kapellen und **Comersee** Dörfer blinken. Behäbig breitet sich an seinem Ufer die Stadt aus (40000 Einwohner; 199 m ü. M.), über die sich ein herrlicher Dom, dessen Kuppel höher ist als der Campanile, und schiefstehende Festungstürme erheben und von der aus eine Drahtseilbahn nach dem aussichtsreichen, 500 m höher gelegenen Brunate führt. Eine Reihe großer Lichter bezeichnet

zur Nachtzeit ihren Zug. Alte Schloßtürme stehen auf isolierten Hügeln, so die Torre Baradello im Süden der Stadt. Aber auch Schlote von Fabriken erheben sich — Como ist eine berühmte Seidenstadt. Am Bahnhofe erscheinen italienische Offiziere und Soldaten und Karabinieri in ihrer pompösen Uniform. Jetzt sind wir in Italien. Weiter geht es. Dom und Camposanto sagen uns, daß wir in das Land der Architektur eingetreten sind. Noch einmal erklimmen wir einen niedrigen Höhenrand, der das Becken von Como umzieht und dann fahren wir hinaus in die Lombardei. Wärmere Luft, die nicht mehr aus den Bergen heraus gekühlt wird, empfängt uns, oft auch Nebel, den die Seen nicht kennen. In der Station **Camerlata** Camerlata kreuzen wir die Nordbahn, eine Nebenbahn, die direkt vom Seeufer aus den geradern Weg über Saronno nach Mailand nimmt. Das Gelände ist immer noch hügelig; aber der Fels tritt zurück; Kies- und Sandbänke zeigen sich. Magere Wiesen mit Maulbeerbäumen, Maispflanzungen, kleine Pinienwäldchen decken den Boden. Bäche schleichen dahin; sie müssen jeden Augenblick ihr Wasser an Fabrikbetriebe abgeben. Oft läuft das gesamte Wasser, oft auch gar keines mehr, nur noch in den Kanälen von Gewerbe zu Gewerbe. Nach der Station **Cucciago** Cucciago kommt der letzte kurze Tunnel; dann folgt die Station **Asnago-Cantù** Asnago-Cantù. Die letztere Stadt — Sitz einer berühmten Spitzenindustrie — ist von der Bahn aus nicht sichtbar. Hohe Zweiräderkarren erscheinen auf den Straßen, ein Zeichen, daß wir am Rande der Ebene angelangt sind. Palastähnliche Gebäude aus roten Ziegeln, in lombardischem Stil erbaut, wie das Schloß von Carimate, zeigen sich. In der Gegend von **Camnago** Camnago hören auch die Hochterrassen auf, in die sich die Wasserläufe eingeschnitten haben und die der Landschaft noch etwas bewegtere Formen geben. Wir sind nun endlich in der weiten unübersehbaren Lombardischen Ebene mit ihrer endlosen Wiederholung von Maulbeerbäumen, Mais- und Reispflanzungen, Gehöften und Dörfern. Die horizontale Linie dominiert und, wie um sie in ihrer Wirkung auszugleichen oder zu brechen, erheben sich schlanke Kirchtürme, mit ihren Glocken in der Maueröffnung, aber auch Kamine. Der rote Ziegelbau im grünen Laub belebt das Farbenbild. Sodbrunnen spenden das hier so nützliche und so ersehnte Naß. Nach rückwärts schauend erblicken wir, wie eine lange zinnengekrönte Mauer, die Alpenkette in ihrer ganzen Entfaltung, von den Savoyer- und Walliseralpen bis ins Tirol hinein. Wo sie sich am höchsten erhebt, im Montblanc-Monterosagebiet, scheint sie am unmittelbarsten aus der Ebene aufzusteigen. Die Gehöfte mehren sich, immer größere Fabriken treten auf. Wie der Seidenwurm an den Blättern zehrt, so der Mensch am Boden; da schafft der fleißige Bauer, der die Welt ernährt und der Fabrikarbeiter, der die Bodenprodukte in Gebrauchs-

waren umwandelt. Die Bahn wendet mehr gegen Seregno und, an Desio mit seinem großen Schlosse vorbei, nach Monza, dem Vormailand. Die Leute werden immer lebendiger, lauter, fiebriger. Bahnzüge drängen sich und kreuzen sich nach allen Seiten; auf den großen, mit Bäumen bepflanzten Chausseen eilen Straßenbahnwagen dahin und rollen schwer beladene Karren der Stadt zu, ihr die Lebensbedürfnisse zu bringen. Die Siedelung wird immer enger; immer mehr herrschen die Gemüsefelder vor. Sind wir endlich an der letzten Station der Vorebene, Sesto, vorbei, so sehen wir aus einem Häuserchaos den Dom von Mailand auftauchen. An hohen Mauern und Fabriken vorüber fahren wir ein in das Gewühl der Großstadt, in diese Kapitale der Arbeit, wo unter dem Himmel des Südens der alte nordisch-longobardische Geist wieder erwacht und lebendig geblieben ist, wo die Menschen, der Unermeßlichkeit der Poebene gegenüber, ein großes hohes Werk geschaffen, den Dom von Mailand, das marmorne Zeichen der Kraft und der Herrlichkeit. Größe zeugt Größe.

Jetzt stehen wir mitten in Oberitalien und im Geiste durchfliegen wir noch einmal die Fahrt, seit wir von Norden her den Alpenkranz erblickt, um ihn nun auch von Süden als den noch gewaltigern Wall zu erkennen. Denn wir stehen nun auf 123 m Meereshöhe, 125—275 m tiefer als am Rhein und Bodensee, und die Hochgipfel sind uns näher. Das ist die gewaltige Scheide, die aber auch verbindet, seit der Mensch in seiner Arbeit die Pforten geöffnet. — Wir sind in Mailand, der zweitgrößten und gewerbreichsten Stadt Italiens (550 000 Einwohner), dem Knotenpunkt des Verkehrs südlich der Alpen.

Überblick über die auf der Strecke durchfahrenen natürlichen Landschaften.

Eine Fahrt von Basel über Luzern und den Gotthard erschließt uns den ganzen geologischen Aufbau Mitteleuropas mit den für die geologischen Bildungen und die verschiedenen Höhenlagen typischen Landschaftsbildern. Aus der rheinischen Alluvialebene, die eine Senkung zwischen den kristallinen Massiven des Schwarzwalds und der Vogesen darstellt, treten wir von Basel an in den Tafeljura mit seinen Plateaus und durchschneiden im Hauenstein die Kämme des Kettenjura (Jurakalk) (Wiesland und Laubwald). Zwischen Olten—Aarburg und Luzern queren wir die Hügellandschaft der horizontalen Molasse des schweizerischen Mittellandes (Sandstein, Deckenschotter, Gletscherablagerungen der Eiszeit) (Ackerbau und Nadelwald). Hart vor Luzern treten wir in die dislozierte Molasse (Alpen-nagelfluh. Typus: Rigi), durchschneiden diese auf einem Umweg über Goldau (Bergsturz von 1806; 457 Menschen mit 2 Kirchen und 331 Wohnhäusern und Ställen verschüttet) und durchbrechen zwischen Schwyz (Klippe der Miten) und Flüelen die Kreidzone (Kreidekalk). Dann berühren wir auf eine kurze Strecke die Flyschzone mit ihrer üppigen Vegetation, um vor Erstfeld in die breite Gneiszone der Alpen einzutreten (Typus: Bristenstock; Nadelwald), die wir erst am Südfuß der Alpen wieder verlassen, wo wir in der Gegend von Lugano—Chiasso neben ältern Gesteinen (Porphyr des San Salvatore) noch einmal, in kurzer Wiederholung, wie Gesteine des Nordrandes der Alpenkette treffen, um dann auszufahren in das Diluvium und Alluvium der Lombardischen Ebene.

In den verschiedenen Höhenstufen vom schweizerischen Mittelland (400 m) über den Gotthard (Scheitelhöhe des Tunnels 1145 m) nach dem Südrand der Alpen (200 m) durchfahren wir verschiedene Klimastufen und überschreiten eine Wetterscheide (Gotthard) und eine Völkerscheide, da wir gleichzeitig aus deutschem Sprachgebiet mit protestantischer und katholischer Bevölkerung in italienisches Sprachgebiet mit katholischer Bevölkerung übertreten. Eine Fahrt über den Gotthard gibt daher neben geologisch-geographischen auch reiche historisch-politische und ethnographische Aufschlüsse.

Politische Gliederung des durchfahrenen Gebietes.

Kanton Luzern:

Von Luzern bis Meggen. (Den Südrand des Vierwaldstättersees bilden die Unterwaldner Berge.)

Kanton Schwyz:

Von Meggen bis Sisikon.

Kanton Uri:

Von Sisikon bis zum zweiten Drittel des Gotthardtunnels.

Kanton Tessin:

Vom Gotthardtunnel bis Chiasso.

Königreich Italien:

Von Chiasso südlich.



Verlag von Justus Perthes in Gotha

STIELERS HAND-ATLAS



Abbildung des
Pracht-Halblederbandes

100 Karten in Kupferstich auf 200 Seiten

mit 162 Nebenkarten

u. alphabet. Verzeichnis aller darin vorkommenden Namen (rund 240 000)

herausgegeben von

Justus Perthes' Geograph. Anstalt in Gotha

9. Auflage * Neuer Abdruck

In einfachem Einband 38 Mark. Ausführung mit schmalem Lederrücken, farbiger Deckenprägung und Goldtitel.

In Pracht-Halblederband 42 Mark. Ausführung mit breitem Lederrücken und Lederecken, reicher Goldpressung, Kupferplakette und farbigem Schnitt.

In 2 Bände gebunden 45 Mark. Ausführung mit Lederrücken, farbiger Deckenpressung, Goldtitel und Kupferplakette (Karten ungebunden, Namenverzeichnis extra).

Ausführl. Prospekte mit Inhaltsverzeichnis sowie 1 Probekarte in jeder Buchhandlung oder vom Verlag kostenfrei erhältlich.

Illustrierte
Kataloge
in allen
Handels-
sprachen.
Besondere
Modelle für
Kolonial-
Zwecke



Lieferanten
der
Königlich
Bayerischen
und
Kaiserlich
Ottomani-
schen
Armee

[R. 311

Verlag von Justus Perthes in Gotha

Karte der Alpenländer

2 Blätter in Kupferstich („Schweiz“ und „Ostalpen“)
Maßstab 1:925 000

Bearbeitet von

C. Scherrer und H. Habenicht

(Sonderausgabe aus Stielers Handatlas)

Aufgezogen in Buchform mit Namenverzeichnis

Preis 3 Mark

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen

Otto Blödner

Gothaer Wurst- und Rauchfleischwaren-Fabrik

Herzogl. Sächs. Hoflieferant

[R. 296

Brühl 13 u. 15 **GOTHA** Brühl 13 u. 15

Spezialitäten: Gothaer Wurst u. Schinken

Altenburg, Sachsen-Altenburg

Residenzstadt mit 40000 Einwohnern. Gesunde Lage, schöne Parkanlagen. Drittgrößte Gärtnerstadt in Deutschland (82 Kunst- und Handelsgärtnerereien). Elektrische Straßenbahn, Wasserleitung, Tiefkanalisation, Schlachthof. Sitz der Regierung. Denkmäler, schön gelegenes Schloß mit prachtvollem Park, schöne Kirchen, sehenswertes Rathaus. Landgericht, Amtsgericht. Garnisonort d. Inf.-Rgts. Nr. 153 (Herzog Ernst). Hoftheater, Museum, Bibliotheken, Sternwarte. Freiadl. Magdalenenstift, Gymnasium, Realgymnasium, Realschule, Lehrerseminar, Lizeum für Mädchen, höhere Töchterschulen u. Pensionate. Technikum, Landwirtschaftliche Schule. — Auskunft erteilt der
Verschönerungsverein Altenburg

[R. 303.

A. C. W. Rudolph

Herzogl. Sächs. Hoflieferant

[R. 295

Gothaer Wurst- und Rauchfleischwaren-Fabrik

Gegründet 1860 **Gotha i. Th.** Siebleberstr. 8/10

Spezialität:

Cervelatwurst, Salami (Dauerware), Schinken.

Gothaer Lebensversicherungsbank

auf Gegenseitigkeit.

Gegründet
Mitte 1827.

Eröffnet
Anfang 1829.

Diese in ihrer Art größte Anstalt auf dem europäischen Festland hat bis April 1908

neue Versicherungen abgeschlossen über . 1717 Mill. Mark,
fällige Versicherungssummen ausgezahlt . . . 513 Mill. Mark,
Dividenden a. d. Versicherungsnehmer gewährt 247 Mill. Mark,

und einen Versicherungsbestand erreicht von mehr als

960 000 000 Mark.

Die infolge sparsamster Verwaltung sehr hohen Überschüsse kommen unverkürzt den Versicherungsnehmern als Dividende zugute, die zur Ermäßigung der Prämie oder zur Erhöhung der Versicherungssumme ohne neue Untersuchung verwendet werden kann.

Die äußerst günstigen Versicherungsbedingungen gewähren u. a.

Unverfallbarkeit **Weltpolice** **Unanfechtbarkeit**
von vornherein. nach 2 Jahren. nach 2 Jahren.

Auskunft und Prospekte kostenfrei durch die Bank und ihre Vertreter.

[R. 299.]

Direkte Linien:
London-Paris-Wien-
Konstantinopel.

STUTTGART.

Berlin-Mailand.
Paris-Karlsbad-Prag.
Köln-Innsbruck.

Württembergs prächtige Haupt- und Residenzstadt zeichnet sich durch schöne Lage, bestes Klima und außerordentlich günstige Gesundheitsverhältnisse aus. Vorzügliche Lehranstalten. Kgl. techn. und kgl. tierärztliche Hochschule. Kunst- und Kunstgewerbeschule und Ausstellungen. Konservatorium für Musik. Landwirtschaftliche Akademie Hohenheim. Königl. Landesbibliothek. Naturalien- und Altertumssammlungen. Ausgedehnte kgl. Parkanlagen und interessante Schlösser. Theater, Konzerte. Geschmackvoll angelegter Stadtgarten mit Restauration und tägliche Militärmusik. Sommers Fremdenrundfahrten. Pferderennen in Weil. Angenehme Lebensverhältnisse in besteingerichteten Hotels, Pensionen und Privatwohnungen. Große Badeanstalten mit Süß- und Mineralwasser. Lohnende Ausflüge in die Umgegend, nach dem Neckartal, dem Schwarzwald, der schwäbischen Alb und dem Bodensee.

Auskünfte jeder Art werden kostenfrei erteilt durch die
**Auskunftstelle des Vereins für Fremdenverkehr
in Stuttgart**

[R. 298]

(Im großen Bazar, Hofbuchhandlung von Hermann Wildt.)

Touristen-Buchhandlung H. Mues

Berlin W. 8, Kronenstr. 15
Ecke der Friedrichstraße, neben Stollwerck

Erstes Geschäft Berlins in

Ansichten

Reisebüchern u. Postkarten aus allen Gegenden

Photographie- und Postkarten-Albums [R. 315]

Die Schweizerische Unfallversicherungs- Aktiengesellschaft in Winterthur

Gegründet 1875

Filiale in Berlin SW. 68, Charlottenstraße 77

schließt ab zu günstigen Bedingungen und angemessenen Prämien: Versicherungen gegen **Unfälle innerhalb und außerhalb des Berufes**, auch für **Reisen** auf kurze Dauer und auf Lebenszeit. Gleichzeitig empfiehlt sie sich für Abschlüsse von **Haftpflicht-, Einbruchsdiebstahl- und Kautions-Versicherungen**. [R. 301.]

Jährliche Prämieeinnahme: Bis 31. Dez. 1907 bezahlte Entschädigungen:
ca. **20 000 000 M.** **124 910 064,49 M.**

Sanatorium Wehrawald

bei **Todtmoos**, im südl. bad. Schwarzwald, Station **Wehr**.
(Bahnlinie Basel—Schopfheim—Säckingen). 861 M. ü. M.

Höchstgelegene Heilanstalt Deutschlands für Lungenkranke

Sonnige, windgeschützte Lage, umgeben von prachtvollen Tannenwäldungen. Wald- und Gebirgsklima. Vollkommenste Hygiene. 100 Betten. Höchster Komfort. Elektrisches Licht, Aufzug, Zentralheizung. Das ganze Jahr geöffnet, besonders geeignet für Leichtlungenkranke.

Dirig. Arzt: Dr. med. **Fr. Lips**. [R. 314] Wirtschaftl. Direktor: **K. Metzger**.

HANNOVER

Kgl. Resid., eine d. schönst. u. gesund. Städte Europas, umgeb. von 660 ha Hochwald u. den weltber. Herrenhäuser Parkanlagen, Pflegestätte von Kunst u. Wissenschaft, gute Theater u. Konzerte, hervorr. Samml. u. Biblioth., Techn. Hochschule, Tierärztl. Hochschule, vorz. höh. Lehranst. u. Fachschul., stadts. subv. Konservatorium. Von Ausl. d. reinen Deutschen weg. bevorz. Billige Wohnungs- u. Lebensmittelpreise, niedr. Steuersätze. Auskunft jed. Art ert. kostenl. d. Geschäftsstelle d. Vereins f. d. Fremdenverkehr, Hannover, Ernst-Augustplatz 5 I. [R. 297]



Vornehmes Familienhaus = Großstädt. Comfort

Tennis

Forellen-Angeln ~ ~ ~ Familienwohnungen

Flussschwimmbad. Elektrische Beleuchtung

Sehr mäßige Preise. Illustrierte Prospekte

[R. 304



::: VERLAG VON JUSTUS PERTHES IN GOTHA :::

Die territoriale Entwicklung der europäischen Kolonien

Mit einem kolonialgeschichtlichen Atlas von 12 Karten und
40 Kärtchen im Text

Von

Prof. Dr. Alexander Supan,

Herausgeber von »Petermanns Mitteilungen«

Preis geheftet 12 Mark, gebunden 13.50 Mark

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen oder, wo der Bezug auf Hinder-
nisse stößt, direkt vom Verlag.

Verlag von Justus Perthes in Gotha

MITTEL-EUROPA

Die Länder und Völker

von den Westalpen und dem Balkan bis an
den Kanal und das Kurische Haff

dargestellt von

Prof. Dr. J. Partsch

Mit 16 farbigen Kartenbeilagen und 28 schwarzen
Karten und Diagrammen im Text

Preis geheftet 10 Mark, gebunden 11.50 Mark



Dieses Werk ist kein Kompendium oder Nachschlagebuch, sondern eine flüssig geschriebene, jeden Gebildeten interessierende Schilderung des erwähnten Gebiets nach allen Seiten hin. Die Darstellung wurzelt in den Ergebnissen tiefer gehender wissenschaftlicher Forschung, aber sie ladet in ihren Schatten die ganze Welt der Gebildeten und versucht jedem das Verständnis zu vermitteln für den Werdegang und die Oberflächen-gestalt des Bodens, für das Wirken des Luftmeers, das darüber sich spannt, für das räumliche Ringen und das wirtschaftliche Streben der Völker, die dieses Bodens sich bemächtigt haben. Der systematischen Schilderung der Landoberfläche, des Klimas, der Völker, der Bedingungen wirtschaftlichen Lebens folgt das Kulturbild der einzelnen Länder, aus dem die wichtigsten Bevölkerungszentren in näherer Würdigung ihrer Lage und Bedeutung hervorleuchten. Den Schluß macht, diese vielgestaltige Welt nochmals einend, der Überblick über das Verkehrsleben, das sie wie ein Netz von Adern durchzieht, und — als Gegenstück zu diesem normalen Bilde friedlicher Wechselwirkung — eine Rundschau über die natürlichen Bedingungen und die künstlichen Vorkehrungen der Landesverteidigung dieses wehrhaftesten Teiles der Welt, der allen Nachbarn Frieden gebieten muß, wenn er nicht wieder zum Schauplatz und zur Beute fremder Eroberungsgier werden will.

VERLAG VON JUSTUS PERTHES IN GOTHA



Justus Perthes' Taschen-Atlanten

Taschen-Atlas

Vollständig neu bearbeitet von **Hermann Habenicht**. 24 Karten in Kupferstich. Mit geograph.-statist. Notizen (80 Seiten) von **H. Wichmann**. 2.40 M.

Taschen-Atlas vom Deutschen Reich

Bearbeitet von **H. Habenicht**. 24 Karten in Kupferst. m. Namensverz. Mit geograph.-statist. Notizen (20 Seiten) von **H. Wichmann**. 2.40 M.

Staatsbürger-Atlas

24 Blätter mit über 100 Karten, Diagrammen und Abbildungen zur Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches u. der Bundesstaaten. Von **Paul Langhans**. Mit Begleitworten. 2 M.

See-Atlas

Eine Ergänzung zum Taschen-Atlas von **Hermann Habenicht**. 24 Karten in Kupferstich mit 127 Hafenplänen. Mit nautischen Notizen und Tabellen (48 Seiten) von **Erwin Knipping**. 2.40 M.

Geschichts-Atlas

Taschen-Atlas z. Mittl. u. Neueren Geschichte von Dr. **Alfred Schulz**. 24 K. in Kupferstich m. einem Abriß der deutschen Geschichte u. d. Geschichte der wichtigst. and. Staaten bis auf d. neueste Zeit (68 S.). 2.40 M.

Atlas antiquus

Taschen-Atlas der Alten Welt von Dr. **Albert van Kampen**. 24 Karten in Kupferstich mit Namenverzeichnis, enthaltend 7000 Namen und einen Abriß der alten Geschichte (32 Seiten). 2.60 M.

Eleganter Lederkasten zur Aufnahme von 5 Bändchen 2.60 M.
zur Aufnahme von 6 Bändchen 3.— M.

In Tausenden von Exemplaren haben sich Justus Perthes' Taschen-Atlanten ihren Weg durch die ganze Welt gebahnt, und zahllose Nachahmungen auch in fremden Sprachen haben den Beweis geliefert, welchen Anklang der den Werken zugrunde liegende Plan, **in Karte und Text handliche**, aber auch **zuverlässige** Orientierungsmittel auf dem Gebiet der Geographie, Geschichte und Statistik für Lehrer und Lernende, Reisende und Kaufleute, Zeitungsleser, Politiker und Wissenschaftler zu schaffen, überall gefunden hat.

==== Zu beziehen durch jede Buchhandlung ====

ÜBERSICHTSKARTE DER GOTTHARDBAHN.

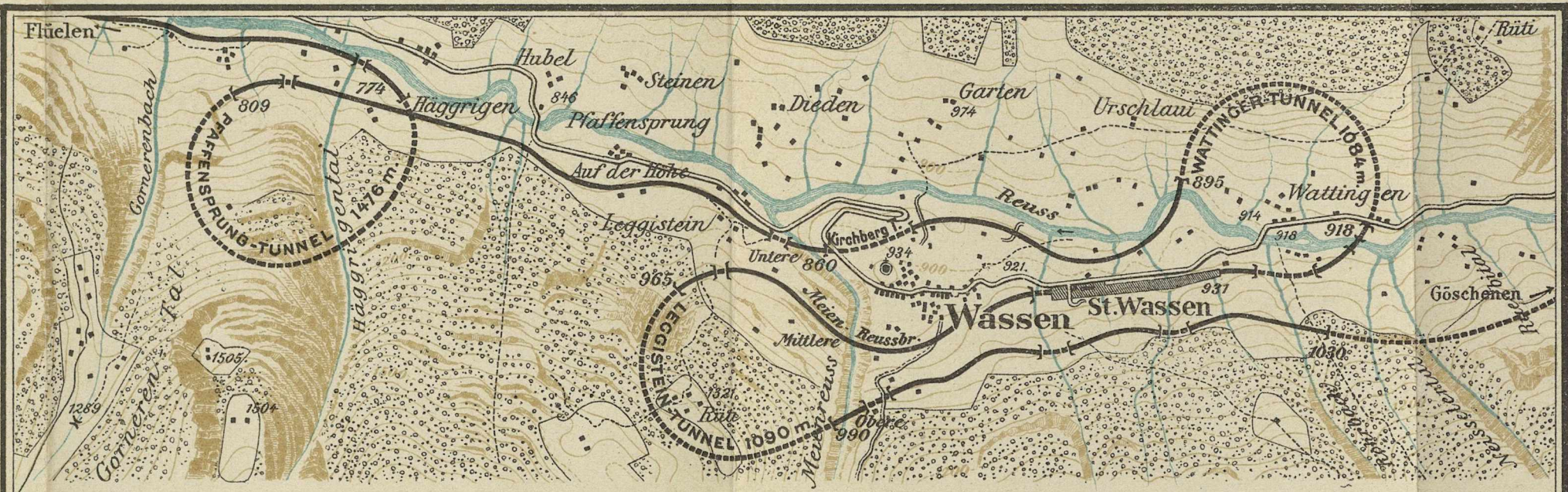
Station Gotthardbahn — Poststrasse
Fahrweg — Fussweg
Höhen in Metern

Maßstab 1:500.000.

0 5 10 15
Kilometer.

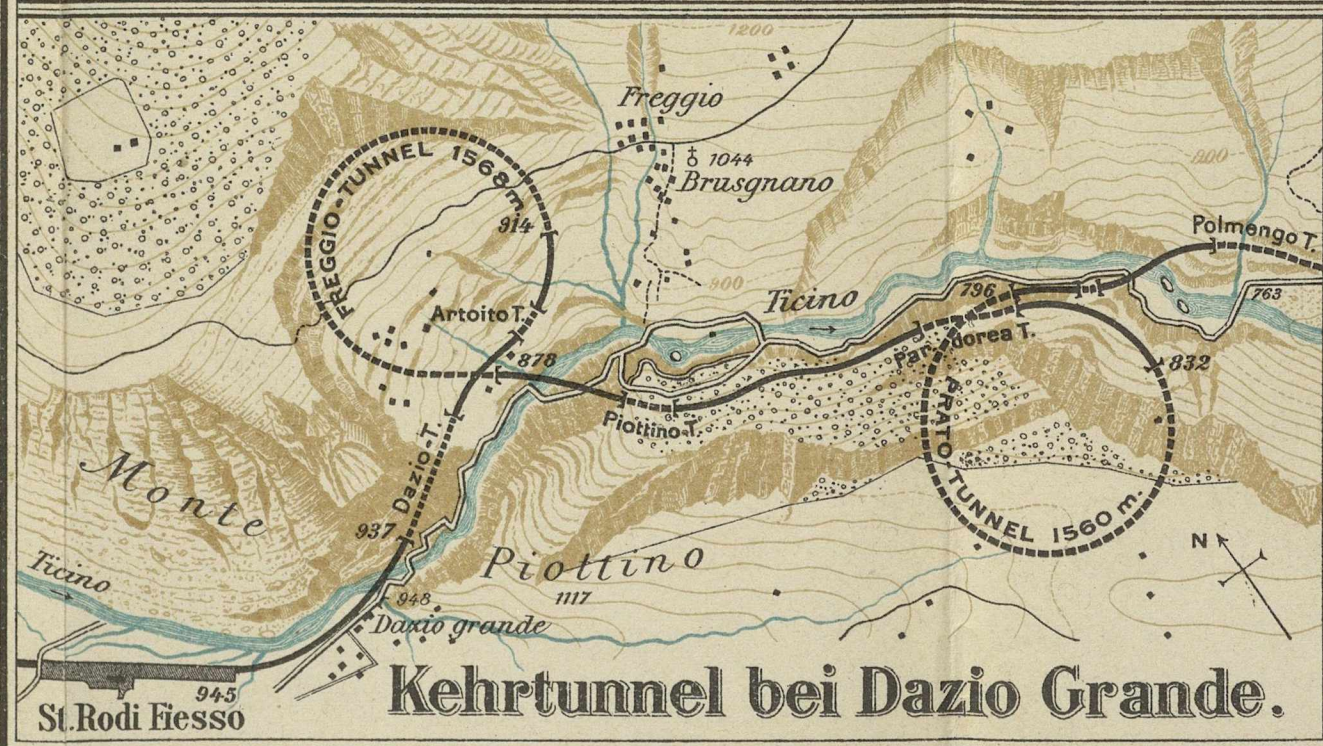


MILANO



Kehrtunnel bei Wassen.

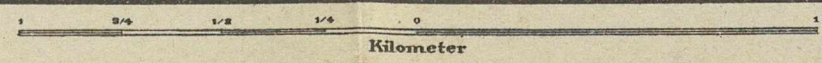
Höhenlinien in Abständen von 30 Meter ausgezeichnet.



Kehrtunnel bei Dazio Grande.



Kehrtunnel in der Biaschinaschlucht.



LITH. H. RUEGG & CO., ZÜRICH

Gotha: Justus Perthes.