

Hans Schmid

Gottlieb

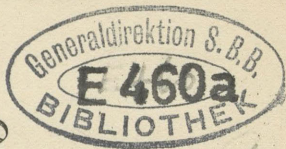
Bahn u. Pass



Phot. Wehrli-Verlag, Kilchberg-Zürich

## Teufelsbrücke

3831388(03)(494):381(03)(494)



Hans Schmid

# Gotthard

Bahn und Paß

Mit 16 Tiefdruckbildern

---

Verlag von Huber & Co.  
Frauenfeld und Leipzig

Umschlag und Einband zeichnete  
Otto Baumberger

Druck von Huber & Co., Frauenfeld  
1926

## Präludium.

Die Alpenpässe sind Straßen besonderer Art. Und unter den Alpenstraßen sind die Wege nach Italien wieder etwas für sich. Wer einen Bergpaß überschreitet, der ist von andern Gefühlen bewegt als der Wanderer durchs weite offene Land. Andere Städtchen, andere Mädchen, das läßt sich auch in heimischen Bauen erleben. Ein Paß aber führt über einen Berg in eine fremde Welt, wo nicht bloß die Städtchen und die Mädchen anders sind. Ganz sicher zu erwarten ist diese fremde Welt, wenn man die Alpen überschreitet. Denn diese Alpen sind nicht bloß zum Ergötzen der Geologen aufgestellt worden; sie bedeuten eine Völkerscheidewand mit verblüffenden Gegensätzlichkeiten, trennen sauber und scharf Nord und Süd, Deutsch und Welsh, Blond und Schwarz, scheiden Sprachen, Sitten und Kulturen. Eine dreistündige Fahrt vom Bierwaldstättersee an den Lago maggiore ist ein größeres Erlebnis als die dreißigstündige Reise von Paris nach Wien; man tut in drei Stunden einen unglaublichen Sprung von Nordeuropa nach Südeuropa, und die Nordländer sind entschuldigt, wenn sie seit Goethes Zeiten einen so mächtigen Drang, über die Alpen zu fahren, im Herzen herumtragen.

In den Reisebüchern nennt man das Italiensehnsucht. Aber das Wort schöpft den seltsamen Drang nach dem Süden noch lange nicht aus.

Viele Straßen führen über die Alpen, und alle Wege gehen nach Rom. Man mag sich meinetwegen streiten, welcher von diesen Völkerwegen der schönste sei. Aber der Gotthard ist unbestritten der populärste. Sie mögen lange neue Löcher durch die Berge bohren, mögen im Osten und Westen neue Alpenbahnprojekte aushecken, der Gotthard behauptet seinen Rang als erste Straße nach Italien. Der Große St. Bernhard ist ehrwürdiger, der Brenner einfacher, der Simplon macht den Schritt nach Italien in einem einzigen großen Tunnel — aber der Gotthard übertrumpft sie doch alle, und er läßt nichts an sich herankommen.

Die Popularität des Gotthardweges hat vielleicht ihre erste Ursache im Namen des Passes. „Sankt Gotthard“, das klingt, das will etwas heißen, hieß vor allem etwas im frommen Mittelalter. Es ist zwar schwer herauszubringen, wie der bayrische Benediktinermönch und spätere Bischof von Hildesheim, der heilige Godehard, dazu gekommen ist, dem Passe von Uri nach dem Tessin seinen Namen zu geben, spät erst, nachdem der Alpenübergang schon längst als Urserenberg, als Mons Ursare, bekannt gewesen war; aber erst der Name Gotthard hat den Paß bekannt und populär gemacht, denn Gotthard tönt

anders als Urserenberg, und man kann sich gar nicht recht vorstellen, daß die Gotthardlinie je zu ihrem Weltruf gelangt wäre, wenn sie als Urserenbergbahn die Konkurrenz mit Brenner, Simplon und Mont Cenis hätte aufnehmen müssen, vom pompösen Großen St. Bernhard gar nicht zu reden. Der Name allein war schuld, daß der Gotthard lange Zeit, bis ins 18. Jahrhundert hinein, als der höchste Berg Europas betrachtet wurde; die alten schweizerischen Chronisten waren übereinstimmend des guten Glaubens, daß da oben der Scheitelpunkt Europas sei, Aegidius Tschudi hat den Gotthard den „Herrgott der Gebürge“ genannt, der Geograph Johann Jakob Scheuchzer hat noch am Anfang des 18. Jahrhunderts den heiligen Gotthard als den höchsten Heiligen bezeichnet, weil er seinen Sitz auf dem höchsten Berge Europas habe, und als gegen das Ende des 18. Jahrhunderts der Genfer Saussure den Satz aufzustellen wagte, daß der Mont Blanc wahrscheinlich höher sei als der Gotthard, da haben die Völker das lange nicht geglaubt. So tief verankert war der Glaube an den heiligen Gotthardsberg. Die Popularität ist auch nicht zerflogen, als einwandfrei festgestellt war, daß der Mont Blanc, der Himalaya und der Chimborasso tatsächlich höher seien als der Gotthard; die Ausdehnung der geographischen Kenntnisse hat eine neue Seite des Gotthardproblems aufgedeckt, und wenn der alte Glaube

an den höchsten Berg Europas aufgegeben werden mußte, so wurden die Völker dafür entschädigt durch die wissenschaftlich beglaubigte Tatsache, daß vom Gotthard nach allen vier Himmelsrichtungen die Ströme in die Welt hinabfließen, was weder vom Mont Blanc, noch vom Himalaya, noch vom Chimborasso behauptet werden kann.

Aber der Name und die Popularität allein haben dem Gotthard nicht zu seiner Weltmachtstellung verholfen. Verkehrsmomente von gewaltiger Werbekraft haben den populären Paß zur großen Völkerstraße nach dem Süden gemacht. Man ziehe einen geraden Strich von Frankfurt nach Mailand, von Berlin nach Genua, von Paris nach Venedig, von London nach Brindisi — die Striche gehen immer durch den Gotthard. Durch das Zentralmassiv der Alpen, in kürzestem Zug ohne unnötige Umschweife führt der Gotthardweg in das Herz Oberitaliens. Kein anderer Alpenübergang geht so selbstbewußt auf sein Ziel los. Der Mont Cenis mündet in einer verlorenen Ecke des Piemonts aus, und der Brenner stößt ins Leere; der Gotthard zieht den Weg, der von der Natur zur Völkerstraße vom Norden nach dem Süden schon im Schöpfungsplan bestimmt zu sein scheint, und er mündet da aus, wo ein Weg über die Alpen, der aufs Ganze geht, notgedrungen ausmünden muß, im Brennpunkt des italienischen Wirt-



schaftslebens, in Mailand. Darin liegt seine Vormacht und darauf steht sein Ruhm.

Dieser Vorteil hat den Gotthard im großen Konkurrenzkampfe der Alpenstraßen zum Sieger werden lassen. Es waren ja Nebenbuhler genug da. Die Römer haben den Gotthard säuberlich umgangen und den Großen St. Bernhard im Westen, den Septimer im Osten zu ihren Kriegsstraßen nach Germanien gemacht; die Bündnerpässe, die keine Schöllenen und keinen Monte Piottino zu bewältigen hatten, waren jahrhundertlang die bevorzugten Transitwege nach Italien, und der Simplon hatte das Glück, mit napoleonischem Geld viele Jahre vor dem Gotthard zur internationalen Alpenstraße großen Stils ausgebaut zu werden. Aber als es galt, den ersten Tunnel durch die Zentralalpen zu bohren, da hat der Gotthard nach scharfen Kämpfen allen Konkurrenten den Rang abgelaufen, und als erste unter allen Alpenbahnen ist die Gotthardlinie später auch zum elektrischen Betrieb übergegangen. Das waren keine Zufälligkeiten; der Gotthard hat sich durchgesetzt, weil ihm die Geographie Europas die ersten verkehrspolitischen Trümpfe in die Hand gegeben hat.

Der Gotthard verdankt schließlich Rang und Ruf noch einem andern Moment, einem touristischen. Wer in Mailand Geschäfte machen und wer nach Rom wallfahren will, dem ist der Weg Nebensache. Aber

wer auch unterwegs etwas haben will, der kommt auf keinem zweiten Alpenwege so auf seine Rechnung wie auf der Gotthardfahrt. Von einer Prunklandschaft zur andern führt der Gotthardweg, vom klaffischen See der vier Waldstätte an die Sonnengestade der oberitalienischen Seen, und zwischen drin reihet sich in dreistündiger Schnellzugsfahrt in verblüffender Folge Schönheit an Schönheit, fügt sich eine landschaftliche Ueberraschung an die andere. Nicht bloß das Ziel, auch der Weg ist schön. Das hat mächtig mitgeholfen, den alten Völkerweg über den Gotthardsberg zu dem zu machen, was er heute ist: Zur glänzendsten Ferienstraße der Welt.

## Im Schnellzug.

In 2 Stunden 24 Minuten fährt der Gotthard-  
express von Arth-Goldau nach Bellinzona. Das klingt  
fast barbarisch. Es sind 176 Kilometer, und der Zug  
rast durch eine der schönsten Gegenden Europas. Aber  
ich lasse mir die elektrische Lokomotive nicht schelten,  
die wie ein sprungbereiter Jaguar auf dem Bahnhof  
von Goldau steht, und die in 2 Stunden und 24 Mi-  
nuten die 176 Kilometer nach Bellinzona durchlaufen  
will, quer durch die Alpen, bergan über Brücken und  
Viadukte, durch einen großen Tunnel, bergab durch  
das Tessin, im Hui vom Vierwaldstättersee zum Lago  
maggiore. Tätscheln möchte ich den braunen Jaguar,  
der fast nicht warten kann in Goldau, bis abgepiffen  
wird, denn diese braune Maschine führt mich in zwei-  
einhalb Stunden ins Land der Sonne, von Nordeuropa  
nach Südeuropa, und je rascher die Fahrt von statten  
geht, desto eindrucksgewaltiger werden die Kontraste  
zwischen Nord und Süd, und desto kräftiger und  
schlagender kommen einem die großen Gegensätze zum  
Bewußtsein, die der Gotthard trennt. Wer zu Fuß  
oder in der alten Gotthardpost über den Berg gereist  
ist, der wird sich nicht mehr stark gewundert haben,  
wenn schließlich nach langer Reise Kastanien am Wege

auftauchten, wenn die Menschen eine andere Sprache redeten, wenn alles anders wurde, denn man hatte doch eine lange Reise hinter sich, und nach einer langen Reise durfte man schon eine neue, fremde Welt erwarten. Im modernen Schnellzug aber erlebt man den großen europäischen Szenenwechsel in zwei Stunden; da wird die Fahrt zur Verblüffung, der Uebergang vom Norden zum Süden zur gewaltigen Spannung, die Reise zum dramatischen Erlebnis. Deshalb möchte ich den braunen gedrungenen Jaguar tätscheln, der sprungbereit vor den stolzen Vierachsern auf dem Bahnhof von Goldau steht und der nach 2 Stunden und 24 Minuten in Bellenz mit einem sanften Ruck „ecco“ sagen wird, „ecco ci siamo!“

Rechts oder links? Das ist die Frage, wenn man in Goldau den Platz im Schnellzug einnimmt. Herr Karl Bädeker in Leipzig hat Vorschriften aufgestellt, wie man auf der Fahrt durch den Gotthard zu sitzen habe: Von Luzern bis Flüelen rechts, von Flüelen bis Göschenen links, von Airolo bis Bellinzona rechts, bei Lugano wieder links. Das stimmt natürlich nicht, denn einmal kann man in der Regel nicht während der Fahrt nach Belieben links oder rechts sitzen, und zweitens sind die Schönheiten an der Gotthardroute nicht so schablonenhaft eingeteilt, wie es der Reiseführer annimmt. Von Flüelen bis Göschenen sitzt man mit Vorteil links, schon dem Bristenstock zuliebe;

von Airolo bis Bellinzona tue ich aber das Gegentheil von dem, was Herr Karl Bädecker vorschreibt, und ich weiß warum. Einen Platz auf der rechten Seite aber erobere ich mir unter allen Umständen, wenn der Zug nach Bellinzona die Rampe des Monte Ceneri hinauffährt, weil dort der Lago maggiore mit Locarno heraufblickt. Wenn man an Lugano vorbeifährt, dann wäre allerdings der Platz wieder zu wechseln. Aber wer fährt an Lugano vorbei!

Seitdem die Gotthardlinie von den Schweizerischen Bundesbahnen betrieben wird, ist nicht mehr genau zu sagen, wo eigentlich die Gotthardbahn ihren Anfang nimmt. Für mich beginnt sie dort, wo das Geleise nach allerlei Umwegen entschieden und zielbewußt die Richtung nach Süden einschlägt. Also im Tal von Schwyz. In der größten historischen Landschaft der Schweiz beginnt die Gotthardbahn, ausgerechnet dort, wo die Wiege der Eidgenossenschaft gestanden, wo sie den ersten Bundesvertrag geschlossen, wo der Tell dem Schiff entsprungen ist und wo die Mannen der Urkantone in nächtlicher Verschwörung feierlich gelobt und geschworen haben, ein einzig Volk von Brüdern sein zu wollen. Man kann sich auch im Gotthardexpress des kräftigen Eindrucks der großen historischen Landschaft nicht erwehren, sofern man etwas Schweizergeschichte im Herzen und den Glauben an den Tell noch nicht verloren hat. Durch die Felsenfenster der Argenstraße

flieht der Zug; man sieht den Urnersee mit seiner großen Bergstaffage, sieht das Rütli, sieht den Schillerstein und oben Seelisberg, wo bei der Gründung der Eidgenossenschaft der Wächter eben Zwei gerufen hatte, und wer mit der Gegend vertraut ist, der weiß auch im Schnellzug, wo etwa der Tell seinen kühnen Sprung getan. Wie die Schildwachen der schweizerischen Freiheit stehen die Mythen im Talboden von Schwyz, und hehr und blank markiert der Urirotstock den Eingang in die Berglandspracht des Gotthard.

Flüelen huscht vorbei. Der Umschlagsplatz des alten Gotthardverkehrs. Da hat man vom Schiff zum Bastfattel umgeladen in der alten Gotthardzeit. Einzelne Schnellzüge halten in Flüelen aus Pietät. Andere fahren stolz vorbei. *Tempi passati*. Sonnig und häuserübertupft breitet sich das weite Gelände von Altdorf zur Linken aus, still und unsagbar friedlich, allen Munitionsfabriken und felsenhaften Geschossmagazinen zum Troß; der Kirchturm von Bürglen, die Heimat Tells, schaut aus dem Eingange des Schächentales heraus, und auf der andern Seite liegt Attinghausen, wo Walter Fürst zu Hause war. Ins Urnerland hinauf, geradewegs dem Gotthard entgegen, fährt der Zug; Windgälle und Bristenstock, die Regenten des Reußtales, recken himmelhoch ihre Felsenhäupter auf. Dann Erstfeld, wo von rechts her der Schloßberggletscher hereinblickt, eine Gotthardstation,

die vor lauter Fahrleitungen wie „glismet“ ausschaut. Da haben sie früher, als der Dampf noch Mode war, die schweren Berglokomotiven vorgespannt. Jetzt geht's ohne Maschinenwechsel; der dämonische Jaguar bewältigt auch die Bergstrecke, und Erstfeld ist durch die elektrische Lokomotive degradiert, wie die Dampflokomotive früher Flüelen degradiert hat. Es liegen Zeichen aller Verkehrsperioden am Gotthardweg.

Der elektrische Betrieb hat das ganze Gesicht der Gotthardlinie verändert. Mit dem Bau von Zentralen, mit dem Spannen von Fahrleitungen und mit den elektrischen Lokomotiven war es nicht getan. Die erste Anlage der Bahn hat 227 Millionen gekostet, die Elektrifizierung der Linie 200 Millionen; vierzehn eiserne Brücken sind durch steinerne ersetzt worden, 35 weitere mußten verstärkt werden und 60 kleinere hat man durch eisenbetonierte Trägerbrücken ersetzt. Was im Jahre 1882 als gut und solid galt, ist zum alten Eisen geworfen worden; denn die Lokomotiven sind bis 128 Tonnen schwer und sie schleppen Züge von 860 Tonnen über den Berg. Die Brennpunkte des Betriebs haben sich verschoben; nur aus Pietät halten die Schnellzüge noch in Erstfeld, in Böschenen und in Biasca, aus alter Gewohnheit, denn das war doch früher wichtig, der Maschinenwechsel in Erstfeld und in Biasca und die obligatorische Rast bei Ernst Zahn am Bahnhofbüfett in Böschenen. Die elektrische

Lokomotive geht über die alten Gewohnheiten hinweg; Erstfeld und Biasca haben viel von ihrer früheren Bedeutung verloren, und Böschenen und Airola sind nur noch Stationen, an welchen man vorüberhuscht wie an Altdorf und an Faudo. Es geht einem fast ans Herz.

Von Erstfeld bis Böschenen fährt der Zug ohne Halt. Auf der Straße sind's 25 Kilometer; die Bahn wendet 41 Kilometer auf, denn sie hat sich von 470 auf 1109 Meter über Meer emporzuarbeiten, und das macht Umwege, Schleifen und Kehrtunnels notwendig, wenn man sich keine Steigungen über 26 Promille gestatten darf. Die Straße löst ihre Aufgabe weniger umständlich; sie hat Steigungen bis zu 8 Prozent, sie nahm's gemüthlicher, konnte die Pferde ausschlaufen lassen und brauchte nicht in gleichmäßigem Tempo in 36 Minuten von Erstfeld nach Böschenen zu kommen.

Man sieht bei der Schnellzugsfahrt durch das Urnerland hinauf immer und immer wieder die weiße, alte Gotthardstraße, bald links, bald rechts, oft in der Tiefe, dann in der Höhe der Bahn, sieht sie über alte Brücken und an alten Häusern vorbeiziehen, und wer im Polster des Expreßzuges sitzt und ein Billet nach Rom oder nach Brindisi in der Tasche hat, der achtet die alte, weiße Straße nicht. Wir andern nehmen uns vor, später einmal jene weiße Straße und über die alten Brücken zu wandern und den Expreßzug vorbei-



flitzen zu sehen, der in 36 Minuten so hochmütig von Erstfeld nach Böschenen hinauffährt mit dem Speisewagen und den Herrschaften, die ein Billet nach Rom und nach Brindisi in der Tasche haben.

Man kann nicht alles sehen im Schnellzug. Dafür sind die Schnellzüge nicht da. Man kann nur einzelne Bilder erhaschen, und auch das setzt voraus, daß man flink ist und weiß, wo etwas erhascht werden muß. Es sind drei Punkte von Erstfeld bis Böschenen: Amsteg, die Enge von Inshi, Wassen. Bei Amsteg leistet sich die Bahn den größten Knalleffekt der ganzen Gotthardlinie. Aber es dauert nur Sekunden, und erst wenn man ein Duzend Gotthardfahrten hinter sich hat, packt man die ganze Größe der raffinierten Szenerie: Aus einem Tunnel heraus, dem Windgällentunnel, geht's auf ein himmelhohes Viadukt und dann flink in einen neuen Tunnel, den Bristenlautunnel; in den paar Sekunden über dem 140 Meter langen Viadukt sollte man vier Augen haben und links und rechts sitzen können, denn es muß unglaublich viel erhascht werden in den paar Sekunden auf dem Kerstelenbachviadukt, links ein Blick in das wilde Maderanertal hinein, rechts ein Blick hinab auf ein Dorf mit einem spitzen Kirchturm und einer großen Kraftzentrale. Das ist Amsteg. Die mächtige Zentrale liefert die Kraft, daß wir in 36 Minuten von Erstfeld nach Böschenen fahren können.

Weiter über schaurig-schöne Brücken hoch über höllentiefem Wasser. In'schi. Bahn und Reuß necken sich. Die Bahn hat hier auch den Lawinen ausweichen müssen, nicht bloß der Reuß und den Felsen. Ein kleiner See zur Linken mit einem mächtigen Wasserüberfall; der See stand nicht im Schöpfungsplan, die Ingenieure haben ihn gebaut als Staubecken für die Amsteger Zentrale. Dann die Partie von Wassen, ein Teufelsstück der Ingenieurkunst, die Freude aller Hochzeitspärichen, die durch den Gotthard fahren. In Schleifen und Kehrtunnels geht's bergauf und wieder talwärts, geht's in drei Etagen über das wilde Seitentobel der Meienreuß, geht's dreimal unter, neben und über dem berühmten Kirchlein von Wassen vorbei, ein technischer Spuk, der immer wieder verblüfft, auch auf der fünfzigsten Fahrt durch den Gotthard. Man beachte die Augen der Hochzeitspärichen im Wagen und horche auf die weisen Erklärungen, die von alten Gotthardroutiniern den staunenden Anfängern erteilt werden. Die Erklärung ist im Grunde sehr einfach: Auf der kaum zehn Kilometer langen Strecke von Burtellen nach Böschenen ist eine Höhendifferenz von 379 Meter zu überwinden; da muß man sich drehen und winden, und das Dynamit durfte nicht gespart werden, wenn man mit 26 Promille Steigung auskommen wollte. Die Dampflokomotiven haben früher gepfnaust und gepustet durch die Schlingen von Wassen;

der braune Jaguar setzt sich mit der Bravour der Selbstverständlichkeit über alle Hindernisse hinweg und fährt, ohne auch nur zu pfeifen, triumphierend durch den Narberg-Tunnel fast eben hinein in den Bahnhof von Böschenen.

Eng und wild und düster ist Böschenen. Unglaublich berghaft für eine Höhe von bloß 1100 Metern. Schwarz und düster wie die Landschaft ist der Bahnhof. Sie haben das gut gemacht. Es stimmt alles fein zusammen, die Enge, die Berge, der Bahnhof und meistens auch das Wetter. Es ist einem, als ob da die Welt aufhöre. Aber sie hört nicht auf. Die braune Maschine schüttelt sich vor verhaltener, überschüssiger Kraft. Man sieht's ihr an, sie will weiter, will hinein in den Berg, in das dunkle Loch, das Portal von Südeuropa, das sich im Bahnhof von Böschenen auf tut und das in römischen Ziffern die Jahrzahl 1882 an der schwarzen Stirne trägt.

#### Der große Tunnel!

Wer zum erstenmal durch den Gotthard fährt, wird von einem eigenen Gefühl gepackt. Man mag das Spannung nennen oder Andacht. Vielleicht ist's auch der feierliche Respekt vor der Größe der Arbeit, die in diesem berühmtesten Tunnel der Alpen steckt. Früher sind die Menschen mit Herzklopfen in diesen Tunnel hineingefahren und manch stilles Stoßgebetlein ist dem Herrgott oder der Madonna bei der Einfahrt

dargebracht worden. Eine halbe Stunde ging's früher; die Wagenbeleuchtung war schlecht, und selbst die Pilger, die nach Rom fuhren, waren der Meinung, daß man sich in diesem langen Tunnel im Innern der Erde allzusehr in Gotteshand befinde. Die Meinung ist falsch; nirgends auf der ganzen Strecke der Gotthardbahn ist man so wohlgeborgen wie hier im kernfesten Granit des Gotthards.

Wenn sich der moderne Gotthardfahrer auch das Herzklopfen abgewöhnt hat, so ist doch ein alter Brauch geblieben: Man zieht die Uhr hervor und kontrolliert, ob es stimmt mit dem Tunnel und mit dem Fahrplan. Früher waren es dreißig Minuten Tunnelfahrt; jetzt sind's noch zwölf. Der Jaguar macht seine Sache gut. Der rast mit 75 Kilometern Geschwindigkeit durch den Berg.

Früher hat man bei der Einfahrt in den Tunnel eilfertig die Fenster geschlossen. Wehe dem, der das vergaß; es galt als Mangel an Kinderstube und Gottharderfahrung. Jetzt ist es umgekehrt. Es gibt Schweizer, die sich fast aufregen, wenn man das Fenster schließen will, denn es geht nun ja elektrisch. Die Elektrifikation hat einen großen Haufen Geld gekostet, und elektrifiziert hat man nach der Volksmeinung zur Hauptsache deshalb, daß nun mit offenen Fenstern durch den großen Gotthardtunnel gefahren werden kann. Das Fensterschließen ist also fast eine



Mythen und Lowerzersee

Verfündigung an der Elektrifikation, ein Frevel am Gotthard.

Die zwölf Minuten sind rasch vorüber. Aber man kann sich bei der rasselnden Tunnelfahrt doch einiges zurechtlegen, was zur Sache und was auch hieher gehört: Der Tunnel ist 14 990 Meter lang, 8 Meter breit und  $6\frac{1}{2}$  Meter hoch. Er verläuft in schnurgerader Linie bis auf die letzten 240 Meter, wo die gerade Linie nach links hin in eine Kurve übergeht, die nötig ist, um den Eingang in die Station Airolo zu finden. Der Tunnel ist nicht horizontal; er steigt in den ersten zwei Dritteln von 1109 auf 1154 Meter und fällt im letzten Drittel von 1154 auf 1142 Meter. Die Steigung vom Nordportal bis zum Scheitelpunkt beträgt also 45 Meter, das Gefäll bis zum Tunnelausgang im Süden 12 Meter. Man spürt es auf der Fahrt, wenn der Scheitelpunkt überschritten ist und der Zug abwärts rollt. Wir fahren 300 Meter unter Andermatt durch und befinden uns in der Mitte des Tunnels 2000 Meter unter dem Gipfel des Kastelhorns. Der Tunnel ist am 13. September 1872 begonnen, am 29. Februar 1880 durchschlagen worden; er hat 67 364 410 Fr. gekostet, für die Sprengung wurden 500 000 Kilo Dynamit gebraucht, 2500 Arbeiter waren täglich acht Jahre lang im Tunnel beschäftigt, und 200 Mann haben als Opfer der Arbeit im Tunnel ihr Leben verloren. Man darf

sich die Zahlen schon ein wenig vor die Augen halten, wenn man in zwölf Minuten von Böschönen nach Airolo fährt.

Airolo! Auf keiner Station der Welt werden die Wagenfenster so hastig aufgerissen wie bei der Einfahrt in den Bahnhof Airolo. Man ist ennet dem Gott-hard, ist im Tessin, ist in Südeuropa. In zwölf Minuten hat man einen unglaublichen Satz in eine ganz andere Welt getan. Aber der erste Eindruck ist eine Enttäuschung. Es kommt zwar nicht selten vor, daß man Böschönen im Regen oder im Nebel verlassen hat und daß man aus dem Südportal in die Sonne hineinfährt. Aber es gibt keine Palmen in Airolo, nicht einmal Orangen. Das ist noch nicht das Land, wo die Myrte still und hoch der Lorbeer steht. Airolo ist die Station der Enttäuschten. Man hatte sich das etwas anders vorgestellt, viel, viel italienischer.

Warte nur, balde —!

Die Räder rollen abwärts. Ein Fluß begleitet den Zug. Das Wasser fließt in der Zugsrichtung, also offenbar nach Süden. Das ist nicht mehr die Reuß; das ist der Tessin, und das Wasser drängt der Adria zu. Gleich hinter Airolo ein Stück Felsenromantik, ein Engpaß mit einem italienischen Namen, Stalvedro. Aber das ist noch nicht ernst gemeint. Durch einen langen und breiten Taltrog, viel breiter als man das drüben im Reußtal gesehen, fährt der

Zug. Schwarze Bergdörfer hoch oben zur Linken, Tannen und Felsgipfel. Zwei Stationen huschen vorbei, Ambri-Piotta und Rodi-Fiesso. Die gewaltigen Rohre einer Kraftanlage hängen am steilen Berg und münden ein in die Zentrale von Piotta. Das Gegenstück von Amsteg, der zweite Kraftspender für unsern elektrischen Zug.

Der Zug stürzt sich kopfüber in die eng zusammen-tretenden Felsen hinein. Man meint, er müsse sich den Schädel einrennen. Das ist der Dazio grande, die erste Sturztreppe im Süden. Kehrtunnels und Brücken und Viadukte in wirrem Durcheinander, sinnverwirrender und komplizierter als drüben in Wassen. Es fehlt hier der feste Stützpunkt eines Kirchleins. Der Zug steckt mehr in Tunnels als am Tageslicht; weit holt die Bahn nach links im Kehrtunnel von Freggio aus und dann nach rechts im Tunnel von Prato. Sie muß aus der obersten Talstufe der Leventina in die zweite Etage hinabklettern, von tausend auf siebenhundert Meter hinab auf kurzer Horizontaldistanz. Man gebe sich keine Mühe, dem Zug auf seine Schliche zu kommen; es nützt nichts. Bescheiter ist's, man bereite sich vor auf den Szenenwechsel, der nach dem Tunnel- und Brückenspiel folgt.

Die Kehren im Dazio grande sind das Tor zur ersten Kastanienlandschaft. Da ist nun der Süden, den man in Airolo vergeblich erwartet hatte. Nicht vereinzelt,



in großen Beständen stehen die Kastanien mit ihren buschigen Kronen auf dem weiten Talboden von Faïdo. Fremdartige Dörfer mit grellbemalten Häusern liegen im Tal und am Berg; schlanke Kirchtürme in ganz anderen Formen als drüben im Urnerland schießen aus den Kastanien auf; die Berge nehmen andere, sanftere Linien an; grüner Buschwald, der wie Samt ausschaut, überdeckt die Hänge und macht die Landschaft zart und weich. Es ist nicht mehr zu übersehen: Jetzt sind wir im Süden, so wild auch noch die Felsen auffchießen und so toll die Wasserfälle von den Hängen stäuben.

Eine zweite Sturztreppe folgt, die Biaschina. Es geht in die unterste Etage hinab mit neuen technischen Umständlichkeiten, von 700 Meter auf 450 Meter, vom Boden von Faïdo ins Parterre von Giornico, von den Kastanien zu den Reben hinab. Auf weiten Dächern, die auf granitene Säulen an der Sonne braten, dehnen sich die Weingärten von Giornico zwischen alten Kirchen und buntgestrichenen Häusern, und wer in Faïdo den Kastanien noch nicht recht geglaubt hat, der ist nun des letzten Zweifels enthoben.

Der Schnellzug ist wenig behelligt von Halten das Tessintal hinab. Stationen mit wohlklingenden Namen schießen vorbei, die Wasserfälle stäuben, stolz stehen weiße romanische Kirchen in den Kastanien, Kapellen winken von kühnen Felsenzinnen, und der Zug rast, rast und respektiert kaum mehr das große Biasca, das

tessinische Erstfeld. Es hat keinen Sinn, im Bädeker nachzuschauen, wie die Stationen, die Bergdörfer, die Kirchen und die Wasserfälle heißen, denn das tut nichts zur Sache und man behält die Namen ja doch nicht. Als Gesamtbild muß die Fahrt vom Gotthard das Tessin tal hinab erfaßt werden, und man soll sich nur die Hauptpunkte nicht entgehen lassen zwischen Airolo und Bellinzona: Das Kirchlein von Altanca, den Dazio grande, die Kastanien von Faïdo, die Biaschina, die Reben von Giornico, die Lukmanierlücke bei Biasca und den Lichtstrom, der bei Arbedo aus dem Misog herunterleuchtet. Wenn man im Frühling durch den Gotthard fährt, dann wird man die roten Tupfen nicht übersehen, die von Giornico an in die Landschaft hineingeworfen sind und die bei Bellinzona alle Hänge überdecken; das sind die Pfirsichblüten, die ersten Frühlingsboten im Tessin. Die Kastanienpracht des Tessintales erlebt man nur, wenn man im Sommer durch den Gotthard fährt.

Troßige Kastelle markieren den Schlußpunkt der Gotthardfahrt. Das ist Bellenz, der Schlüssel zum Gotthard, und vor diesen Mauern haben sich die alten Eidgenossen mit ihrem Herzblut den Besitz des Gotthardweges erstritten. Der braune Jaguar hält mit festem Ruck; man sieht der dämonischen Maschine fast den Stolz ob ihrer Leistung an. Hat auch alle Ursache dazu: In 2 Stunden 24 Minuten von Goldau nach Bellinzona!

## Gotthardreisen in alter Zeit.

Das Vergleichen hat natürlich keinen Sinn. Aber wenn man im Speisewagen des Expreszugues sitzt und in 2 Stunden und 24 Minuten von Arth-Goldau nach Bellinzona fährt, dann kommt einem doch ab und zu der Gedanke, wie sie wohl früher über den Gotthard gereist sein mögen, damals, als es noch keine Tunnels, keine elektrischen Lokomotiven und keine Speisewagen gab. Der Basler Ritter Hans von Eptingen hat im 15. Jahrhundert den Weg von Mailand nach Flüelen zu Pferd in fünf Tagen zurückgelegt, und die reisende Stafettenpost, die vor der Eröffnung der neuen Straße, also vor 1830, die regelmäßige Briefpost zwischen Zürich und Mailand besorgte, machte die Strecke in vier Tagen. Sie ging am Samstag abend in Zürich ab und war am Mittwoch morgen in Mailand. Das war doch, bitte, auch etwas, denn der Ritter Hans von Eptingen und die Stafettenpost der Herren von Muralt in Zürich und Fischer in Bern hatten es mit Hindernissen zu tun, von welchen der Reisende im Gotthardexpres keine Ahnung hat, mit einer schlechten Wegsamer, mit Lawinen, mit dem Nebel, mit dem Hochgebirge, mit einer berüchtigten stiebenden Brücke in der Schöllenen, mit einer Val Tremola und

einem Dazio grande. Da flößt die Stafettenpost, die in vier Tagen den Weg von Zürich nach Mailand machte, doch einigen Respekt ein, und wenn man im Speisewagen des Expreszuges Boulogne-Mailand sitzt, so tut man gut, sich nicht allzu sehr damit zu brüsten, wie herrlich weit wir es gebracht haben. Denn „wir“ im Speisewagen sind doch wahrhaftig nicht schuld, daß man in 2 Stunden und 24 Minuten von Arth-Goldau nach Bellinzona, in 6 Stunden und 27 Minuten von Zürich nach Mailand fährt.

Man tut auch gut, sich scharf vorzustellen, wie es mit dem Gotthardweg in alten Zeiten bestellt war. Die Römer haben ihn, obschon sie in Germanien viel zu tun hatten, nie gebraucht; die Tafel, die irgendwo in der oberen Leventina von einer „antica via romana“ redet, geht nicht mit der Wahrheit um. Auch die Notiz in Tschudis Schweizerchronik von 1538, die sagt, „von Uri über den Gotthard ist eine vürnehme, stäts brüchliche Landstraß“, ist falsch. Der Gotthard ist erst am Anfang des 13. Jahrhunderts ein gangbarer Weg über die Alpen geworden, und 500 Jahre lang, bis zum Jahre 1830, hat man sich diesen Gotthardweg als einen erbärmlichen Saumpfad vorzustellen, der von den armen Urner und Tessiner Gemeinden nur mit Mühe in gangbarem Zustande erhalten werden konnte. Fahrbar geworden ist der Paß erst mit der Fertigstellung der Straße im Jahre 1830; vorher war er

nur auf einzelnen Talstrecken fahrbar; auf den Bergstrecken war er zum großen Teil reitbar, wie Säumerpfade reitbar sind, und an einzelnen Stellen war die „Reitbarkeit“ so aufzufassen, daß die Reiter wohl daran taten, abzustiegen und die Pferde an der Trense zu führen.

\* \* \*

Im Anfang war der Schlitten das bevorzugte Fahrzeug für Gotthardreisen. Die Chronik berichtet von einem andalusischen Ritter Peter Tafur, der im 15. Jahrhundert mit einem Ochsen Schlitten über den Gotthard gezogen sei, und sie erzählt auch von einem englischen Kirchenrechtslehrer aus Oxford, der sich auch eines Ochsen gespanns bedient habe. Der andalusische Caballero habe seinen Wagen mit einer kastilianischen Dreschmaschine verglichen; das Tier zog an einem langen Seile, und wenn irgend etwas passierte, so nahm der Stier die Gefahr auf sich. Der Kirchenmann aus Oxford aber hat sich die Augen verbinden lassen, um die Gefahren des schrecklichen Gebirgsweges nicht zu sehen.

In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts soll die Straße über den Gotthard so ausgebaut gewesen sein, daß die Pilger den Weg nach Rom sogar in „Carotschen“ zurücklegen konnten. Eine solche Reise in der Carotsche – das Wort wird vom italienischen „Carrozza“ kommen – sei vom 26. April bis 8. Mai

1574 ausgeführt worden. Aber mit dieser Carotsche wird es sich ungefähr so verhalten haben wie mit Aegidius Tschudis „vürnehmer, stäts brüchlicher Landstraß.“ Die Vermutung liegt nahe, daß die Carotsche zerlegbar gewesen ist und daß man die Bestandteile an den schwierigen Stellen getragen hat. Die erste eigentliche Kutschenfahrt über den Gotthard soll im Juli 1775 der englische Mineraloge Breville gemacht haben. Die gefürchtete stiebende Brücke in der Schöllenen war damals schon beseitigt und das Urnerloch war gesprengt; aber der Engländer hat 78 Mann mitgenommen, die der Kutsche nachzuhelfen, sie auseinanderzunehmen, zu tragen und wieder zusammenzuleimen hatten, und das hat den Mann 18 Karolin, was 450 Franken bedeutet, gekostet, und für die Fahrt von Altdorf bis nach Magadino, dem Umschlagsplatz am Lago maggiore, sind sieben Tage gebraucht worden. Die lange Fahrzeit beweist, wie fahrbar die Gotthardstraße auch nach dem Bau des Urnerlochs gewesen sein muß.

\* \* \*

Im November 1624 ist der Kronprinz Ladislaus von Polen mit großer Gesellschaft zu Pferd über den Gotthard gezogen; er hatte infolge eines Gelübdes eine goldene Statue des heiligen Ladislaus nach Loreto zu bringen. Der Schutz des Heiligen half über manche Fährlichkeiten hinweg; aber der Berichterstatter erzählt

doch, daß man „mehr zu Fuß als reitend“ über den Berg gezogen sei. Die Polen bekamen den Schlotter bei ihrem Zug über den Gotthard: „Nach der Messe, welcher wir bei den Vätern Kapuzinern in Altdorf, welche Stadt auf lateinisch Urania genannt wird, beiwohnten, ritten wir in einem Zuge bis zu unserem Nachtquartier in dem Dorfe genannt Urfern, den ganzen Tag durch gewaltige, fürchterliche Berge uns durchschlängelnd, die man St. Gotthard nennt; wir ritten über eine Brücke, welche mit Befehl jenes Heiligen der Teufel selbst vertragsmäßig zu bauen gezwungen wurde. Ein wunderbares Ding ist jene Straße, eingehauen in den hohen, unbesteigbaren Felsen, auf welchen hinziehend man eine große Menge Wasserfälle erblickt, aus welchen dann große Ströme, wie Rhein, Reuß und andere gebildet werden. Unterwegs gesellte sich zu uns ein großer und wohlgewachsener Schweizerbauer. Der erkor sich aus unserer Gesellschaft, aus besonderem eigenem Wohlgefallen, den Kronprinzen und führte ihn unter dem Arm über wegen Schnee und Eis gefährliche Stellen, weil es dort deren mehrere gab. Der Kronprinz nahm dankbar seine Dienstfertigkeit an, die sehr notwendig war und die ihm keiner der polnischen Senatoren, gewohnt, die königlichen Herrschaften unter den Armen zu führen, hätte leisten können.“ In Urfern mieteten sich die Polen, „da es zu Pferde nicht sehr geheuer war“,

nach dortiger Sitte Tragsessel und Bauernburschen. Der Reisebericht, den wohl der Sekretär des Kronprinzen Ladislaus verfaßt hat, zeigt, wie reitbar der Gotthard im Jahre 1624 gewesen ist und was von der Carotsche gehalten werden muß, die schon anno 1574 über den Berg gezogen sein will.

\* \* \*

Für kriegerische Unternehmungen ist der Gotthard oft überschritten worden. Die römischen Legionen allerdings, von welchen da und dort in alten Schilderungen die Rede ist, muß man streichen. Aber den alten Eidgenossen, die ennet den Bergen viel zu tun hatten, war der Gotthard ein vertrauter Kriegspfad von der Zeit an, da die Schwyzer 1240 auf einem Zuge nach Faenza beim Kaiser Friedrich II. ihren Freiheitsbrief holten. Das interessanteste Bild hat der Gotthard im September 1799 erlebt, den berühmten Zug Suworows mit 18000 Russen. Aber es haben auch spanische Truppen den Gotthard überschritten, jawohl Spanier, und diese Expedition ist von einem der Hauptleute sogar besungen worden. In dieser spanischen Schilderung ist zum erstenmal auch eine Begeisterung für den Gotthard herauszufühlen, was sonst in den Beschreibungen alter Gotthardreisen vollständig fehlt. Der Spanier hatte Verständnis für die Romantik der Bergwelt und die Wildheit des Passes. Es war im Jahre 1604. Der Capitano Cristoforo



de Virues hatte 2000 Mann von Mailand nach den Niederlanden zu führen, und er schreibt in einem Rapport an den Bruder über den Marsch:

„Acht Kolonnen, 2000 Mann, marschierten in 18 Kompagnien über den Berg des Sankt Gotthards, der fast in der Mitte der Schweiz und auch der Alpen liegt. Im August verließen die Truppen die Lombardei und marschierten nach Ponte Tresa, wo der See von Lugano zu Ende geht und wo die Kantone und die Berge der Schweiz anfangen. Da nahm die Expedition ihren Ausgang, eine Expedition, wie sie von Spaniern bisher noch nie gemacht worden ist, ein Kriegsmarsch in geschlossenen Kolonnen und, man darf es wohl sagen, in außerordentlicher Zahl. Wir stiegen das Tal hinter Bellinzona hinauf, dem linken Ufer des Flusses Tessin entlang, der stürmisch durch das Tal herabkommt, während die Berge von beiden Seiten ihm neues Wasser zusenden. Ein göttliches Schauspiel! Durch das schöne und gut bebaute Tal steigt man ohne Mühe bis nach Poleggio und Faido hinauf; aber es ist unmöglich zu sagen, was man fühlt vor dem Dazio. Man bewundert jene Straße, die von Menschenhand in den Fels gegraben worden ist und die zehn Brücken, die über den Fluß führen. Aber das ist kein Fluß mehr; das sind Wasser, die zwischen Felsen schäumen und die weißer sind als der Schnee. Und das Tosen! Der Lärm kann an den

unbekannten Quellen des Nils nicht größer sein, und wir waren lange Zeit wie taub.

„Wir fanden gastfreundliche Aufnahme in Airolo, am Fuße des Berges, wo der Paß über die Alpen beginnt. Auf dem Gipfel, der den Namen Gotthard trägt, entspringt aus einem See der Fluß, dem wir entgegengestiegen waren und ein anderer, der Reuß heißt und der in den großen See von Luzern hinabfließt. Wie der Tessin auf der andern Seite stürzt sich die Reuß fürchterlich und schreckenerregend vom Gotthard herunter und wird von neunzehn Brücken gekreuzt — ein Schauspiel, das mit Bewunderung und Schrecken erfüllt. Aber dieser Schauer vor dem Abgrund ist begleitet von der Freude des betrachtenden Geistes, der die Seele zur Bewunderung des Schöpfers solcher Natur erhebt. Wenn man den Blick zum Himmel erhebt, scheint es, als ob der Berg auf den Betrachter herunterstürzen würde; schaut man aber in das tiefe Bett des Flusses, so meint man vom Abgrund der Hölle verschluckt zu werden. Und ich sage dir, daß ich zweimal Gefahr lief, in den Abgrund zu stürzen, denn mein Pferd war von Natur aus aufgereggt; das Blut stockt mir heute noch, wenn ich daran denke . . .“

\* \* \*

Im Jahre 1682 hat der Basler Rats Herr Hans Jakob Fäsch eine „Ennenbürgische Gesandtschafts

Reiß" gemacht und sie ausführlich beschrieben. Es waren die Jahresrechnungen der tessinischen Vogteien, die den zwölf alten Orten der Eidgenossenschaft gehörten, zu revidieren; jeder Ort schickte seinen Ehrengesandten über den Gotthard, und es war jedes Jahr eine fürchterlich wichtige Reise der „illustrissimi signori ambassadori.“ Man ritt zu Pferde „übers Gebürg“, auf daß die Untertanen im Tessin Respekt bekämen; es wurde viel eingekehrt unterwegs und in Lugano mit Pomp, mit Trompetern und Pfeifern aufgeritten, daß es eine Art hatte. Der Basler Rathsherr hat für die Reise von Basel nach Lugano acht Tage gebraucht; er war vom 23. Juli bis 30. Juli unterwegs, und in dem Reisebericht, der im Jahrgang 1854 der „Alpenrosen“ abgedruckt ist, wird säuberlich erzählt, wie es auf der Reise gegangen, wo und was man gegessen und getrunken und welche Straße man angetroffen habe. Es wird auch registriert, wo das Nachtmahl „bodenschlecht“ gewesen ist und wo man über den Durst ins Glas geschaut hat. Ueber den Weg von Amsteg über den Gotthard schreibt der Basler Ehrengesandte wörtlich:

„Wenn man — von Altdorf an — auf der gepflasterten Straße weiter reitet, findet man nichts als einen bösen Weg und beiderseits hohe erschreckliche Berge und dazu ein brausendes grausames Wasser, keine Dörfer als mithin da und dort eine

Hütte auf dem Berg, also daß sich über die Allmacht Gottes zu verwundern wie er seine Gaben so merkwürdig austheilen thut und wir nicht erkennen, in was für einem irdischen Paradies wir wohnen. Nach diesem kommen wir gen Silenen und bald darauf zum Steg, wo wir mit unsern Pferden haben zu steigen anfangen müssen. Eine Stunde nach diesem langten wir bis zu Wasen an, auf einem Bühl gelegen, allwo wir auch zu Mittag und ziemlich wohl gespeiset. Wir trafen hier die Herren Ehrengesandten von Zürich, Uri, Glaris und Schaffhausen an. Nach eingenommener guter Mahlzeit avancierten wir mit einem kleinen Spritzer, kamen anfangs gen Böschenen, passierten die Bruck und stiegen je länger je höher, bis wir endlich wieder ein wenig niedersteigen, und die sogenannte Teufelsbruck passieren müssen, die über die Felsen gemacht ist.“

„Es ist zu loben, daß die Herren von Uri die Weg und Brucken mit großen Kosten wohl erhalten, da doch der Verkehr über den Berg nimmer so stark geht als vor diesem. Etliche sagen, daß diß die erhöhten Zölle, andere aber der Fuhrleute und Säumer große Zehrkosten und Unbilligkeiten verursachen. Nach diesem sind wir endlich über eine schlechte hölzerne Bruck und dann auf eine Ebne gekommen, allwo sich Urselen und der Hospital präsentiert. Urselen ist ein artiger Flecken; allein haben mich die Kinder wegen der Rappen schier

ums Leben gebracht. Von da sind wir auf Hospital gegangen, allda über Nacht gewesen gar wohl und zween Louis verzehrt, welches mich viel, die Andern aber billig zu sein geschienen. Wir haben zwar bis dato herrlich gut Wetter gehabt, aber diese ganze Nacht und auch diesen Morgen hat es stark geregnet, so daß wir mit betrübten Herzen abgereist.“

„Als wir zum Aufsteigen des Gotthards kommen, ist den Pferden ihr Miserere angegangen, und ist ein Abhang, erbärmliche Bruck und Kluft nach der andern. Man reitet alles den aufgesteckten Stangen zu, welche Winterszeit, wegen großen Schnees, den Weg zeigen müssen. Auf Mitten des Gotthards ist ein einzig Haus, das Hospiz genannt, allwo untenvor eine Capelle ist, darein die auf dem Berge erfrorenen Leute gestellt werden. In diesem Hospiz haben wir zu Morgen gessen und von da an die Stiefel abgezogen und per pedes in den Schuhen samt dem schweren Mantel hinuntergegangen. Hab es aber kaum eine halbe Stund aushalten können, dann hab ich mich wegen großer Mattigkeit und Schwere des Mantels wieder zu Pferde begeben, und langsam, auch erbärmlich genug, über die gepflasterten Steine stoßig hinunter reiten müssen, so daß ich dennoch mit übriger Compagnei mittags zu Airolo angelangt, wo wir zu den Dreikönigen eingekehrt.“

Aus der Schilderung wäre festzustellen, daß Andermatt am Ende des 17. Jahrhunderts noch Ursjelen hieß,



Aarenschneise

Phot. Wehrverlag, Rütli-Verlag, Zürich

daß der Gotthardverkehr damals, wohl infolge der Konkurrenz der Bündner Pässe, zurückgegangen war, und daß man es in der Val Tremola vorgezogen hat, vom Gault zu steigen und zu Fuß zu gehen. Im Dazio grande, den Fäsch den „Urnerzoll“ nennt, wurde eine „gefährliche Descense“ und am Montcanal, dem Monte Ceneri, „eine böse gepflasterte und solche Straß ange-troffen, die an etlichen Orten dem Gotthardt in Gefährlichkeit vorzuziehen ist.“

\* \* \*

Wie wenig reitbar an einzelnen Stellen der alte Gotthardweg war, illustriert prächtig ein Büchlein, das unter dem Titel „Angenehmer Zeitvertreib in den Bädern von Baaden“ 1739 in Danzig erschienen ist und das auch eine Beschreibung einer Reise über das „schreckliche Gebürg des St. Gotthard“ enthält. Der Verfasser ist ein Neuenburger, David François de Merveilleux, ein lockerer Vogel, der früher Wunderlich geheißen hatte und dann als Dolmetscher bei der französischen Gesandtschaft in der Schweiz angestellt war. Das Urner Neujahrsblatt für 1923 veröffentlicht zwei Briefe über die Gotthardreise dieses wunderlichen Herrn de Merveilleux. Der Herr hat im „Löwen“ zu Altdorf bei einem Herrn Schmid logieret, der Rats-herr seines Kantons und einer der klügsten Köpfe dieses Staats gewesen sei. Bei diesem Ratsherr und Gastwirt hat sich Herr de Merveilleux die Pferde beschafft; eines

davon wurde ihm mit der Bedingung gegeben, „daß ich ihm nicht einen Heller vor dessen Darlehnung bezahlen sollte, soferne daselbe nicht, ohne ein einziges mahl zu stolpern, mit mir zu Bellinzona anlangte.“ Am Schlusse der Reise konstatiert dann der Neuenburger, daß ihm der Wirt und Ratsherr zu Altdorf einen schlaunen Streich gespielt: „Sintemahl die Pferde niehmals zu stolpern pfliegen, wenn sie diese jähen und abhängigen Orter hinauf müßten, und daß sich kein Reuter unterstünde, auf seinem Pferde zu bleiben, wenn man dieselben hinunter müsse.“ Im übrigen erzählt Herr de Merveilleux folgende wunderliche Dinge von seiner Gotthardreise:

„Wenn ich jemahls gewünschet habe, reißen oder mahlen zu können, so ist es geschehen, als ich über den Berg St. Gottard paßirte, der einem Reisenden eine unzehlige Menge seltsamer Dinge vor Augen stellet. Ja, wer sollte es wohl glauben, daß man die besten Wirthshäuser, nebst den schönsten und reinlichsten Federbetten auf diesem erschrecklich jähen Felsen antreffen sollte? Ich hätte mich gerne eine Weile daselbst aufgehalten, die Seltenheiten, welche die Natur dem neugierigen Reisenden daselbst zu bewundern fürstellet, ein wenig aufmerksamer zu betrachten. Allein unser Wegweiser wollte nicht darein willigen, sondern sagte, wenn man schönes Wetter hätte, so man über diesen Berg reisete, so müßte man keinen Augenblick vorbeij lassen,



damit man nicht, ehe man sichs versähe, im Schnee stecken bliebe und weder hinter noch vor sich könnte, welches sich auch wohl zur Sommers-Zeit ereignete. . . . Man muß auf dem Berge St. Bottard über einen, durch ein sehr langes Gewölbe ausgehauenen Felsen hinüber, aus welchem man auf die Ebene des Thals zur Ursene gelanget, welches gewißlich eine recht wunderliche Straße ist. Dieses Thal fällt einem desto angenehmer, ie langweiliger und verdrüßlicher einem das lange, finstere und dunkle Gewölbe geschienen. Bisher hatten wir keinen Schnee gehabt, ausser fleckenweise; hier aber war derselbe zween Fuß hoch und ganz neu gefallen, woben es auch erschrecklich kalt war.

„Wir bekamen zur Ursene überaus gute und saubere Quartiere, die sozusagen wie ein Lädgen aufgepußt, aber auch so klein waren, daß man sich kaum darinnen umwenden und nicht mehr als ein Bette, ein Tischgen und einen Stuhl darinnen haben konte. Hier ist in allen Wirthshäusern kein Mangel an Forellen, die vortrefflich sind. Man muß hier überaus viel Zoll geben, aber man muß auch gestehen, daß die Herren des Cantons Uri die Wege auf diesen fürchterlichen Bergen wohl ausbessern lassen und was einem noch angenehmer fällt, ist dieses, daß man hier auf seiner Reise für allen Straßenräubern sicher ist, welches eine Bequemlichkeit ist, die man nur in einzeln und freyen Staaten antrifft.

„Von Ursene kan man über den Gipfel der höchsten Alpen-Gebürge hinüber in die Thäler und auf die Strassen sehen, die in das Graubinder Land oder in das Walisische gehen. Wenn man aus diesen Thälern hinaus kommt, so klettert man an der (mit Recht so genannten) Spitze des Gottards hinauf. Meine Leute stiegen daselbst ab. Allein ich kam nicht vom Pferde, sondern verließ mich dabei auf das Wort des Herrn Schmid. Troßdem diese Spitze wegen des Blätt-Eises wie ein Spiegel so glatt war, so that doch mein Pferd keinen falschen Tritt und glitte auch niemahls aus. Der Wegweiser und meine Leute mußten sich an ihrer Pferde Schwanz halten. Diese armen Thiere sind dieses beschwerlichen Wegs gewohnet und gleichsam darzu gebohren und veranlaßten mich, dasjenige, was man von den Tartarn versichert, daß sie nemlich ihre Gefangenen an ihrer Pferde Schwänze anbinden, vor wahr zu halten, denn diese schleppten meine Leute recht gut mit sich fort.“

\* \* \*

So sah also die „vürnehme, stäts brüchliche Landstraß“ aus, die Ischudis Schweizerchronik im Jahre 1538 gerühmt hat. Der Gotthard war zu einem großen Teile nur zu Fuß reitbar. Und er blieb's bis zum Jahre 1830. Kein Wunder, wenn da in den Schilderungen von Gotthardreisen in alter Zeit nur wenig Reisebegeisterung zu spüren ist. Für die Schön-

heit des Hochgebirgs hatten die Menschen bis gegen das Ende des 18. Jahrhunderts keinen Sinn und kein Verständnis; das Gebirge galt allgemein als „erschrecklich,“ und der Gotthard scheint unter allen Alpenpässen der verrufenste gewesen zu sein. Nur der spanische Capitano Cristoforo de Virues, der im Jahre 1602 mit seinen 2000 Mann in geschlossenen Kompagnien über den Paß zog, hatte Verständnis und Sinn für die Größe der Gotthardlandschaft. Aber der Spanier war kein gewöhnlicher Capitano; er hatte Poetenblut in den Adern.

\* \* \*

Eine „vürnehme Landstraß“ ist der Gotthard erst im Jahre 1830 geworden. Wenn die Talgemeinden von Uri, Urseren und Livinen schon Mühe hatten, den alten Saumweg und die vielen Brücken zu unterhalten, so konnte der Bau einer Straße von ihnen nicht verlangt werden. Aber es kam eine Zeit, da der Bau einer fahrbaren Gotthardstraße zur gebieterischen Notwendigkeit wurde, wenn der Gotthard nicht an die Wand gedrückt werden sollte. In den Jahren 1802–1804 hat Napoleon in unglaublich kurzer Zeit die Straße über den Simplon bauen lassen, „pour faire passer le canon“; 1818–1821 wurde mit österreichischer Hilfe die Straße über den Bernhardin erstellt, und fast zu gleicher Zeit wurde der Splügen gebaut. Der Gotthard stand wieder einmal

in Gefahr, im Westen und im Osten durch alte Konkurrenten abgefahren zu werden. Uri und Tessin gaben sich redliche Mühe, den Gotthard auf die Höhe zu bringen; im Jahre 1817 erklärte sich die Tessiner Regierung bereit, die Straße auf tessinischem Gebiete zu bauen, und im Mai 1818 beschloß die Urner Landsgemeinde den Straßenbau von Amsteg bis Böschenen. Aber die Kosten waren so groß, daß Hilfe gesucht werden mußte; sie kam von Luzern, Basel und Solothurn. Von 1819 bis 1826 wurde das Teilstück Amsteg-Böschenen durch den Tessiner Cirillo Jauch von Bellenz gebaut; die Tessiner Strecke wurde zu gleicher Zeit in Angriff genommen und bis 1828 fertig erstellt. Im Jahre 1826 haben die Stände Uri, Tessin, Luzern, Basel und Solothurn beschlossen, die ganze Gotthardstrecke bis zur lombardischen und piemontesischen Grenze fahrbar zu machen; der Unternehmer Columbara baute in den Jahren 1828 und 1829 das Teilstück von Hospental bis zum Hospiz und der Urner Ingenieur Emanuel Müller in den Jahren 1829 und 1830 die letzte Partie, die Straße durch die Schöllenen. Die eidgenössische Tagsatzung bewilligte wenigstens neue Zölle und Weggelder. Die Breite der Straße wurde auf 5,7 bis 7,5 Meter angesetzt; die stärkste Steigung war in der Schöllenen zu überwinden, bis zu zehn Prozent, während man in der Val Tremola mit sechs Prozent auskam. Die

Gesamtkosten der Straße beliefen sich auf über vier Millionen Franken, und dieses Geld ist ganz in der Schweiz aufgebracht worden, während der Simplon auf napoleonische Kosten, Splügen und Bernhardin mit österreichischen Zuschüssen gebaut worden sind. Uri, Tessin, Luzern, Basel und Solothurn übernahmen Aufsicht und Unterhalt der neuen Straße, und ein gemeinsamer Tarif ordnete den Verkehr von Basel bis an die italienische Grenze. Der Gotthard war wieder konkurrenzfähig und er hat dann bald Simplon, Splügen und Bernhardin wieder überflügelt. Im Jahre 1876 hatte der Gotthard 69 547 Postreisende, der Simplon 28 190, der Splügen 30 205 und der Bernhardin 11 113. Der natürliche Weg nach Italien hat sich durchgesetzt.

\* \* \*

Nicht weniger interessant war die Entwicklungsgeschichte der Bahn. Auch da ist man durch die drohende Konkurrenz zu einer Kraftanstrengung gezwungen worden. Im Jahre 1867 wurde im Osten der Brenner, im Jahre 1871 im Westen der Mont Cenis durchstoßen. Da war nicht mehr bloß das Interesse von Uri und Tessin auf dem Spiel; die Schweiz stand in Gefahr, im großen Nord-Südverkehr abgefahren zu werden. Da mußte zugegriffen werden. Simplon, Splügen und Lukmanier traten als Mitbewerber für den Bau einer ersten schweizerischen Alpenbahn auf;

man hat sich lange und scharf herumgeschlagen, die Schweiz trennte sich ob des Alpenbahnstreits in feindliche Lager, bis dann schließlich nach einem Endspurt zwischen Gotthard und Lukmanier der Gotthard Sieger blieb. Eine ganze Literatur von Gutachten und Streit-schriften ist pro und contra Gotthard geschrieben worden. In einer Schrift, die wie eine Proklamation ausschaut, strich die Gotthardvereinigung die Vorzüge einer zentralen Alpenbahn mit folgenden Sätzen heraus:

„Wo die dichteste Bevölkerung, wo die meisten und größten Städte und Ortschaften, wo die stärkste Entwicklung von Handel und Industrie, da ist die rechte Basis für die neue Linie, denn eine Eisenbahn und vor allem eine Alpenbahn muß Nahrung, reiche Nahrung haben, und endlich muß das neue Gebiet auch so situiert sein, daß der Weltverkehr von Osten nach Westen oder von Australien-Asien nach England die bequemste Durchleitung darin findet. Nimmt man nun die Karten und die Statistik zur Hand, so sieht man auf den ersten Blick, daß sich der Schwerpunkt des neuen Verkehrsgebietes von den großen italienischen Stationen Brindisi, Ancona, Bologna, Parma, Florenz, Lucca, Genua, Turin und Mailand durch die bevölkertsten und industriellsten Teile der Schweiz nach den außerordentlich bevölkerten und in Handel und in Industrie reichen deutschen, französischen, belgischen und holländischen Rheinstaaten hinzieht, und

daß jede zu starke Abweichung von diesem natürlichen Verkehrsbassin, sei es nach Westen gegen den Montcenis und Marseille oder nach Osten gegen den Brenner und Venedig-Triest, ein großer Fehler wäre. Innerhalb des also bezeichneten Verkehrsgebietes wird unter den konkurrierenden schweizerischen Alpenpässen derjenigen Linie die Wahl zufallen, welche für die Gesamtmasse jener Verkehrsbedürfnisse den kürzesten, schnellsten und billigsten Weg bildet, und diese Linie ist keine andere als der Gotthard."

Eine ungeheure Kraftanstrengung war nötig, um den Bau der Gotthardbahn fertig zu bringen. Gefährliche Konkurrenten mußten niedergerungen, das Volk der Eidgenossen zum Gotthard bekehrt, Italien und Deutschland gewonnen und technische Schwierigkeiten, die man heute belächelt, überwunden werden. Man dachte anfangs allen Ernstes an eine Ueberschienenung des Gotthards mit Zahnradbetrieb, und die Vertreter dieser Idee, Techniker von Ruf, haben die Bergbahn von Bixnau auf den Rigi gebaut, um der ungläubigen Welt den Beweis zu leisten, daß man mit Schienensträngen auch auf den Gotthard kommen könnte. Weiter ausschauende Verkehrspolitik hat dann aber bald die Oberhand gewonnen und den Standpunkt durchgesetzt, daß eine internationale Alpenbahn nicht mit Zahnrädern arbeiten, nicht über, sondern durch den Berg gehen müsse. Im ersten Pro-

jekt waren die Baukosten auf 187 Millionen Franken veranschlagt und man brachte es dazu, Italien zu 45, Deutschland zu 20 und die Eidgenossenschaft zu 20 Millionen Subvention à fonds perdu zu bewegen. Aber später stellte es sich heraus, daß diese Summe nicht ausreichend war; es kam eine sehr kritische Zeit, in der von der Einstellung der Arbeiten die Rede war, das Projekt mußte reduziert, das Netz der Zufahrten beschränkt und die Subventionsstaaten mußten um weitere Beiträge angegangen werden. Sie wurden bewilligt. Italien zahlte zehn weitere Millionen, Deutschland ebenfalls zehn, die Schweiz acht, bewilligt durch eine Volksabstimmung vom 19. Januar 1879, in der wieder scharf und heiß für und gegen den Gotthard gestritten wurde. Man brachte die große Summe zusammen, 113 Millionen Subventionen, 80 Millionen an Obligationen und 34 Millionen in Aktien. Männer von stählerner Tatkraft waren nötig, das große Werk durchzusetzen, Louis Favre von Genf, der Tunnelbauer, und Alfred Escher, der kraftvolle Verkehrsmann, dessen Denkmal auf dem Bahnhofplatz von Zürich steht. Am 4. Juni 1872 hat man in Böschönen mit dem Tunnelbau begonnen, am 2. Juli auf der Südseite bei Airole; am 29. Februar 1880 ist im großen Tunnel die letzte Mine gesprengt worden, und am 1. Juni 1882 hat man die ganze Gotthardlinie eröffnen können. Es



war eine Leistung von europäischer Tragweite. Der Bau der Bahn hat erst den Gotthard zu dem gemacht, zu dem er auf der Karte Europas bestimmt war, zur großen ersten Völkerstraße vom Norden nach dem Süden.

## Von Amsteg nach Böschenen.

Es ist fein und pikant und modern, in 2 Stunden und 24 Minuten im Expresszug von Goldau nach Bellinzona zu fahren. Aber noch feiner ist es, zu Fuß die alte, weiße Straße zu wandern, die man vom Bahnwagen aus immer und immer wieder sieht, bald links, bald rechts, bald oben, bald unten, die alte, gemächliche, gemütliche Straße, die sich bescheiden bergan und bergab schlängelt, die Straße, die sich Zeit nimmt und die Zeit hat und die schließlich auch zu ihrem Ziele kommt, so gut wie die hurtige Bahn. Die Straße ist für die Leute da, die Zeit haben, also für die glücklichen Menschen, und die Bahn mit ihrer modernen Hastigkeit hat gar keine Ursache, so verächtlich im Vorbeisurren auf die alte Straße herabzublicken, denn den richtigen, heiligen Respekt vor der Gotthardbahn und ihrer ganzen technischen Größe hat nur der Wandersmann, der zu Fuß neben der Bahn her marschiert und der viel richtiger einzuschätzen weiß, was die Kehren von Wassen, der große Tunnel und der Dazio grande bedeuten und wie sie's meinen. Wer eine Bahn kennen lernen und wer die Gotthardbahn voll erfassen will, der muß zu Fuß, auf des

Schusters Rappen — „col cavallo di San Francesco“ sagen sie jenseits des Gotthard — über den Berg wandern, nicht von Goldau nach Bellinzona, aber wenigstens von Amsteg nach Giornico. Ich kenne einen, der's getan hat mit dem Stecken in der Hand und der Sonne am Himmel, und da erst ist ihm die ganze Größe des Gotthards offenbar geworden.

Die Schnellzüge und das Auto haben dem Menschen das Verständnis für den Zauber der Straße genommen. Man kennt doch den „Bädker der Seele für Sommerfrischler“ von Béla Belags, das fröhliche Büchlein, das über Spaziergänge zu Fuß so Herrliches schreibt: „Unsere schnellen Verkehrsmittel haben den Raum gefressen und zu Zeit verdaut. Unser Leben ist abstrakter, wir sind um eine Dimension ärmer geworden. Und zwar um die solidere. Denn die Zeit ist nicht geheuer. Und wenn Bildhauer behaupten, daß eine Statue nur mit der Tastempfindung richtig zu erleben sei, so gilt es viel mehr noch, daß wir die Erde, auf der wir leben, nie erleben können, wenn wir ihre Formen und Größen nicht wandernd abtasten mit unseren Füßen. Die Landstraße ist auch darum so wunderbar, weil man nicht nur die Gegend, sondern seinen Weg darin sieht, wie das Diagramm des vorgezeichneten Schicksals. Die weißen Krümmungen der Landstraße scheinen immer eine geheime Bedeutung zu haben wie die Linien einer Schrift. Man liest sie,

indem man wandert. Aber selbst im Auto hat man nur Gegenwart. Der Weg hinter einem verschwindet wie eine niedergerissene Brücke und der Weg vor einem ist immer da, bevor man sich auf ihn besinnen kann. Ein Wesentliches geht dabei verloren."

Das Wandern auf der alten Gotthardstraße hat seinen ganz besonderen Reiz. Das ist keine Landstraße wie die andern. Da reden die Steine, plaudern die Bäche, raunen alle Winkel von alten Geschichten, von Märchen und Legenden und von den „tempi passati“. Es ist nicht nötig, daß man sentimental veranlagt ist, um den Zauber einer alten Bergstraße zu spüren; nur etwas Verständnis für die Vergangenheit und ein wenig Bemüt gehört dazu. Wer das mitbringt, dem erzählen die Steine die buntesten Geschichten, dem plaudern die Bäche von seltsamen Märchen, dem klingt und singt es aus allen Winkeln bergauf und bergab. Das erlebt man mehr als irgendwo anders auf der alten Gotthardstraße, dem großen Völkerweg nach dem Welschland, der mit Erinnerungen aus alter Zeit gepflastert ist wie kein zweiter Alpenübergang.

Was ist nun schon dieses Amsteg, der Ausgangspunkt für eine Fußreise über den Gotthard, für ein liebes altes Nest. Es wird früher „Am Steg“ geheißten haben, weil da ein Steg vorhanden war, auf dem der alte Gotthardweg über die Reuß gegangen

ist. Die Station Amsteg liegt zwanzig Minuten vor dem Dorf, weil auch Silenen bedient sein muß und weil da in der Nähe ein uralter Turm steht, der respektiert sein will. Wenn je einmal römischer Verkehr über den Gotthard gegangen wäre, so würde dieser Turm zu den Römern gezählt werden; aber das Gemäuer hat nichts Römisches an sich, es gehörte den Rittern von Silenen, einem alten Urner Adelsgeschlechte, das schon bei der Gründung der Eidgenossenschaft dabei war, neben Walther Fürst von Attinghausen.

Das Dorf Amsteg ist recht mit dem Gotthard verwachsen. Da stehen alte Gasthäuser an der Straße, eines am andern, Post, Kreuz, Hirsch, Engel, die alle schon standen, als die Gotthardpost noch mit fünf Pferden über den Berg fuhr; in gemütlich getäfelten Stuben hängen Bilder vom alten Gotthard, stehen Truhen und Kannen, und die Vergangenheit blinzelt aus allen Winkeln. Auch Forellen gibt's in Amsteg wie an keiner zweiten Station an der Gotthardroute, denn da rauschen die Wasser zusammen, die Reuß und der Kerstelenbach aus dem Maderanertal.

Wie mit dem Beil gespalten tut sich der Riß des Maderanertales in der Bergwand auf, und über den Riß spannt sich die kühnste Brücke der Gotthardbahn auf turmhohen granitene Pfeilern. 53 Meter hoch und 134 Meter lang ist diese gewaltige Brücke, die

von Tunnel zu Tunnel geht. Wer im Gotthardzug da vorüberfährt, der hat keine Ahnung von der unheimlichen Kühnheit dieser Anlage, denn man verpaßt in den wenigen Sekunden das grandiose Bild. Man muß im Dorf Amsteg unten stehen, um die ganze technische Herrlichkeit zu erfassen, und man muß das zur Nachtzeit schauen gehen, wenn der Schnellzug aus dem Windgällentunnel herausrast, über die Brücke donnert und dann im Bristenlautunnel verschwindet. Es sieht dämonisch aus.

Amsteg hat noch etwas anderes, die Kraftzentrale für den elektrischen Betrieb der Gotthardlinie. Zwei gewaltige, fast zwei Meter weite Rohre hängen am Berg und fallen mit 270 Meter Nettogefäll in das mächtige Maschinenhaus herunter, das fast so groß ist wie das ganze Dorf Amsteg. Das Kraftwerk nützt das Gefälle der Reuß vom Pfaffensprung bis Amsteg aus; das Wasser wird  $7\frac{1}{2}$  Kilometer weiter oben im Pfaffensprung gefaßt, dann hoch oben im Berg in einem Stollen bis zum Wasserschloß über Amsteg geführt und dort in die 450 Meter lange Druckleitung abgegeben. Das Kraftwerk Amsteg liefert mit seinen 60 000 Pferdekraften, die später durch Einbezug von Kerstelenbach und Ezlibach auf 90 000 ausgebaut werden sollen, die gesamte Energie für den elektrischen Betrieb der Gotthardlinie. Nur im Winter kann das Kraftwerk infolge der geringeren



Amsteg mit Bristenstock

Wasserführung der Reuß die Arbeit nicht bewältigen und dann springt das Kraftwerk Ritom an der Südflanke des Gotthards mit 48000, später 72000 Pferden in den Riß. Die Kombination Amsteg-Ritom ermöglicht also die Ausnützung der Wasser der Reuß und des Ritomsees; Ritom steht im Sommer still und speichert das Wasser für den Winter auf, und durch das Zusammenarbeiten der beiden Werke kann nicht bloß der elektrische Betrieb der Gotthardlinie mit allen Belastungsschwankungen gesichert werden, sondern die Kraftwerkgruppe genügt, um ein Netz von 525 Kilometer Bahnlänge zu speisen. Die Distanz Luzern-Chiasso beträgt nur 225 Kilometer.

Man steht respektvoll vor dem großen Maschinenhaus, hört die Turbinen rasen und die Generatoren surren, und die moderne kraftvolle Musik dringt einem in alle Sinne ein. Noch lange dröhnt es nach, wenn man den Weg unter die Füße nimmt, den Weg nach Böschenen.

Die Gotthardstraße führt gleich hinter Amsteg über eine schöne Brücke auf das linke Ufer der Reuß. Aber es gibt noch einen schöneren Weg, den alten Saumpfad auf dem rechten Reußufer über Ried und Meitschlingen. Dort hinauf gehen wir, der Straße und dem Staub und den Autos aus dem Wege. Dort hinauf sind die alten Schweizer auf ihren Welschlandfahrten gezogen mit Hellebarden und langen Spießen.



Es wandert sich hübsch und besinnlich auf diesem historischen Pfad, an heimeligen Holzhäusern und großen Nußbäumen vorbei in holperigem Auf und Ab durch Ried und Meitschlingen. Sie wohnen da unter den Lawinen; die berüchtigte Bristenlauri droht über Ried und Meitschlingen, und die Bahn hat für gut gefunden, dem gefährlichen Drachen aus dem Wege zu gehen und sich aufs linke Reußufer an die friedlicheren Halden von Inski zu verziehen. Kühne Brücken sind über den Fluß geworfen, Brücken, von welchen der Bahnreisende wieder keine Ahnung hat. Auf dem alten Gotthardweg über Ried und Meitschlingen übersieht man die ganze Anlage und entdeckt dann auch zum erstenmal, daß wir hier vor einer der glänzendsten Partien der Gotthardlinie stehen. Karl Spitteler hat diesen Teil der Gotthardroute in den höchsten Akkorden besungen; der Dichter spricht von einer „schaurig-schönen Partie, um deretwillen eine Fahrt mit der Gotthardbahn zu den großartigsten Schauspielen der Erde gehört.“ Aber erst der Gang auf dem alten Weg über Ried, den Spitteler nicht erwähnt, gibt ein rechtes Bild von der Großartigkeit der Strecke zwischen Amsteg und Gurnellen. Die weiße Straße sieht man drüben am andern Ufer durch Wald und Matten ziehen; man sieht, wie ihr die Bahn den Weg streitig macht, bis dann bei Inski die Welt etwas geräumiger wird. Die Enge vor

Inſchi war berüchtigt in der alten Gotthardzeit; es wird erzählt, daß man in Flüelen beim Abgang der Warentransporte die Breite der Ballen nach dem Durchpaß bei Inſchi abgemessen habe.

Noch etwas anderes fällt einem auf, wenn man von Amsteg nach Burtellen hinaufgeht auf dem alten Saumpfad: Wie die Bahn mit der Landschaft verwachsen ist. Schon die große Amsteger Brücke sieht nicht so aus, als ob sie aufs Geratewohl über die Schlucht des Kerstelenbaches gespannt worden wäre; man hat vielmehr das Gefühl, daß da eine so gigantenhafte Brücke hineingehört, daß etwas fehlen würde, wenn sie nicht da wäre. Und ähnlich ist der Eindruck in der Schlucht von Inſchi und weiter oben bei Wassen; die Geleise, die Tunnelportale und die Brücken schmiegen sich harmonisch den Felsen und der Landschaft an. Es klappt alles zusammen, als ob es so sein müsse. Vielleicht war der Eindruck ein anderer im Jahre 1882; heute kann man sich das Reußtal ohne die kraftvollen Schienenstränge, die stolzen Brücken und die geheimnisvollen Mauslöcher gar nicht mehr vorstellen. Sogar die Röhren der Druckleitungen schmiegen sich bei aller technischen Brutalität dem Charakter der Gegend an. Vielleicht haben die Menschen andere Augen bekommen seit 1882, Augen, die große Natur und große Technik zusammenzureimen verstehen und die Sinn haben für das neue robuste

Wesen, das aus Bahn und Landschaft entstanden ist.  
Das ist's.

Bei der Meitschlinger Brücke mündet der alte Saumpfad wieder in die Gotthardstraße ein. Auf langer Strecke, bis zum Pfaffensprung hinauf, ziehen Straße und Bahn getrennte Wege, die Bahn auf dem linken, die Straße auf dem rechten Reußufer. Ueber ein wildes Seitentobel, das Fellital, geht es in den großen Wassenerwald hinein, den man einen der schönsten Wälder der Alpen genannt hat, in gemütlicher Steigung bergauf. Gurtellen liegt am Weg, aber nur das neue Gurtellen mit der Bahnstation und einer großen Karbidfabrik; das alte liegt mit seiner weißen Kirche hoch oben am Berg und mutet fast italienisch an, wie der Name des Dorfes: Gurtellen – Cortinella. Der erste Bruch des Südens. Man hat Zeit, diesem Süden nachzugrübeln auf dem Weitermarsch, denn viel Merkwürdiges ist nicht mehr zu schauen bis zum Pfaffensprung hinauf. Dort aber bekommt die Phantasie neue Nahrung. Denn das will doch etwas heißen, Pfaffensprung; der Name wird aus der Volksfage herausgewachsen sein und da Volkestimme auch Gottesstimme ist, wird es wohl stimmen: Ein Pfäfflein habe ein Mägdelein entführet, und um sich vor seinen Verfolgern zu retten, habe der geistliche Herr mit dem Mädchen im Arm einen mächtigen Sprung über den schmalen Schlund der Reuß getan, von Fels zu Fels,

eine ganz hervorragende turnerische Leistung, sofern die Klus früher nicht enger gewesen ist als heute. Es wachsen der Märchen und Legenden viele an den alten Straßen in den Alpen.

Hart neben der Sage schafft sich am Gotthard die Technik Platz. Wo das Pfäfflein seinen berühmten Sprung getan, da haben die Ingenieure die enge Reuß vermauert und einen kleinen See geschaffen, der auf den älteren Karten des Kantons Uri nicht zu finden war. Das ist die Wasserfassung der Amsteger Zentrale. Eine mächtige, bogenförmige Staumauer sperrt den Lauf der Reuß. Der kleine See, der 200 000 Kubikmeter Inhalt hat, ist nicht als Staubecken zu betrachten; er dient nur zum Tagesausgleich und als Kläranlage und sorgt dafür, daß das Geschiebe der Reuß nicht in den Druckstollen gelangt. Zur Abführung der Hochwasser wird die Reuß in einem 280 Meter langen Stollen umgeleitet; bei normaler Wasserführung fließt die ganze Reuß in den neuen See; wird der Fluß zu temperamentvoll, dann tritt der Umlauffstollen in Funktion. Vom Pfaffensprungsee strömt das Wasser in einem unsichtbaren Stollen auf der rechten Talseite mit  $1\frac{1}{2}/_{00}$  Gefälle  $7\frac{1}{2}$  Kilometer weit zum Wasserschloß über Amsteg. Das Kirchlein von Wassen schaut aus der Ferne still und verwundert herab auf den funkelnagelneuen See und blinzelt hinüber zum mächtigen Bristenstock, dem ehrenfesten Herrn und Gebieter des Urnerlandes.

Nicht ohne Spannung marschirt man in Wassen ein. Man möchte doch einmal aus der Nähe schauen, wie es sich mit dem berühmten Kirchlein verhält, das den Hochzeitspärichen auf der Gotthardfahrt so viele Freude macht. Der alte Saumweg hat Wassen links umgangen; die Straße führt ins Dorf hinauf, das ein sehr stattlicher Ort ist, ein Ort, dem man wie Amsteg eine größere Vergangenheit ansieht. Um den großen Dorfplatz stehen prächtige alte Häuser mit Blumen vor den Fenstern; ein alter Brunnen plätschert, das schöne hölzerne Haus zur alten Post schaut versonnen auf den Platz herein und ein neues Kurhaus. Ein Täfelchen weist den Weg über den Sustenpaß ins Berner Oberland, und es ist bei fünf Franken verboten, beim Föhn zu rauchen. Viele, viele Wirtschaften stehen an der Straße; die alte Zeit döselst aus Schildern und Stuben, und die großen Ställe, wo sie ehedem die Gotthard-Saumpferde und die Bäule der Post unterbrachten, sind zu Garagen umgebaut. Wassen hat früher mehr Leben gesehen; das war einer der Umschlagsplätze zwischen Flüelen und dem Gotthard, was mehr Verkehr brachte als die Kehrtunnels und das berühmte Kirchlein. Man soll nicht glauben, daß ein großer internationaler Schienenweg einem Alpental auf die Beine hilft; das Reußthal profitiert so wenig wie das Tal des Tessins von der modernen europäischen Durchgangsstraße, und von den

internationalen Exprefzügen fällt für die Gotthardt-  
täler wenig ab. Das Reutal iſt zur Transitlandschaft  
geworden.

Es wäre eine grobe Unterlaſſungsfunde, wenn  
man in Waſſen nicht zu der Kirche hinaufgehen würde,  
die den Gotthardreisenden im Schnellzug ſo viel Freude  
macht, zu dieſem Kirchlein, das wie ein Fixpunkt als  
ruhender Pol in der Erſcheinungen Flucht einen Halt  
gibt auf dem ſinnbetorenden Hin und Her mit dem  
Karuffel der Bahn zwiſchen Pfaffensprung und Nag-  
bergtunnel. Die Kirche dürfte eigentlich frohlocken und  
ſagen, daß auch eine moderne Bahn nicht auskomme  
ohne die Stätten der Religion, denn wie fänden ſich  
die Reiſenden im Gotthardschnellzug zurecht in dem  
Wirrwarr von Tunnels und Brücken und Schleifen  
und Viadukten, wenn ſie das Kirchlein von Waſſen  
nicht hätten! Es ſtammt aus dem Jahre 1734 und  
iſt neu renoviert; es ſteht frei auf einem Hügel und  
bietet einen guten Ueberblick auf das ganze Teufels-  
werk der Ingenieure. Ein Mauerchen zieht ſich um  
die Kirche, und da überſieht man das ganze Thal von  
dem kleinen See beim Pfaffensprung bis hinauf zum  
Bätzberg in der Schöllenen, ſieht die drei flotten  
Brücken über die Meienreuf, und da kapiert nun  
auch das einfach kindliche Gemüt, was im Schnellzug  
kein Verſtand der Verſtandigen ſieht, den ganzen Spuk  
der Gotthardbahn bei Waſſen.

Das ist nun so: Die Bahn macht eine Kehre dort unten im Pfaffensprungtunnel, um im Berg 35 Meter an Höhe zu gewinnen. Sie fährt dann zum erstenmal über das Seitentobel der Meienreuß unter Wassen hindurch, direkt talaufwärts, als ob es ihr ernst wäre. Sie geht dann oberhalb Wassen über die Reuß, verschwindet links im Berg im Wattinger Tunnel und kehrt dann zurück, um talauswärts zu fahren auf der Höhe der Station Wassen, überbrückt die Meienreuß zum zweitenmal in nördlicher Fahrt, biegt wieder um im Leggisteintunnel, besinnt sich auf ihre südliche Bestimmung, fährt zum drittenmal über die Meienreuß, hundert Meter über der ersten, unteren Brücke, saust hochmütig hoch über dem Kirchlein vorbei, weil sie nun die Höhe gewonnen hat. Der Pfaffensprung liegt 813 Meter über Meer, die Brücke von Böschönen 1100 Meter, und die Horizontaldistanz ist nur  $6\frac{1}{2}$  Kilometer; da konnte man sich nicht in freier Luft entwickeln, weil die Seitentäler zum Ausholen fehlen, es mußte im Innern des Berges zur Linken und zur Rechten mit einer Steigung, die der internationalen Durchgangslinie angepaßt ist, die Höhe gewonnen werden. Man begreift das nicht im Schnellzug; auf dem Mäuerchen bei der Kirche in Wassen erst geht einem sonnenklar eine Laterne auf.

Ein Kirchhöflein mit vielen Kreuzen liegt um die renovierte Kirche in Wassen. Da tun die alten Urner,

die Regli, die Walker, die Gamma ihren ewigen Schlaf. Da ruhen auch die beiden deutschen Touristen, die im Januar 1899 am Sustenpaß einer Lawine zum Opfer gefallen sind, und mit ihnen ruhen da viele Opfer der Arbeit in den Kehrtunnels und ein unbekannter Soldat, ein Oesterreicher oder ein Franzose, den sie droben an der Meienschanze nach den Kämpfen vom Jahre 1799 gefunden haben.

Nach dem Besuch der Kirche von Wassen soll man auch der Station eine kurze Visite machen. Denn Wassen ist die drolligste Station der Welt. Da stehen die Personenzüge, die der kleinen Station die Ehre eines Haltes antun, mit verkehrter Front da, und wer auf der Station Wassen einsteigen will, der muß alle seine Sinne zusammenehmen. Bei den Zügen, die nach Böschenen fahren wollen, ist die Lokomotive talabwärts gerichtet, und bei den andern, die nach Luzern bestimmt sind, steht die Maschine Richtung Böschenen. Die Bahn war artig genug, eine Tafel anzubringen, um die apartige Situation zu erklären mit Worten und Pfeilen! Wenn die Lokomotive talaufwärts nach Böschenen gerichtet ist, fährt der Zug nach Luzern; schaut die Maschine talauswärts gegen Luzern, dann hat sie im Sinn, nach Böschenen zu fahren. Rechter Hand, linker Hand, alles vertauscht. Das alte Studentenlied ist wahrscheinlich auf der Station Wassen gedichtet worden.



Der Weg von Wassen nach Göschenen hinauf ist ohne Pikanterien. Die Welt wird wilder und steiniger. Die Straße überquert zweimal die Reuß auf alten Gotthardbrücken, die Wattingerbrücke und die Schöni-  
brücke, aufs rechte, dann aufs linke Ufer des Flusses, der toll und wild über die Felsblöcke hinunterpoltert. Schöne alte Brücken aus Stein, die sich vortrefflich in die Steinlandschaft hineinpassen. Die Bahn fährt stolz rechts oben, hoch über der Straße ihren Weg; sie hat nach dem Narbergtunnel über Wassen die Höhe von Göschenen beinahe erreicht und sieht verächtlich herab auf die alte Straße, die das Karussell von Wassen nicht hat mitmachen können und die vom Dorf Wassen bis Göschenen noch fast zweihundert Meter Höhen-  
differenz bewältigen muß. Aber die Straße braucht doch von Wassen bis Göschenen nur sechs Kilometer, während die Bahn dafür 7,7 Kilometer aufwendet. In Wattingen, einem Nestchen oberhalb Wassen, sind an die Wand eines alten brüchigen Häuschens die drei Eidgenossen al fresco gemalt, und ein Wirtschäftchen nebenan macht das nach; ein altes Urnergeschlecht soll da seinen Sitz gehabt haben. Und weiter oben liegt ein gewaltiger Felsblock an der Straße; der Teufel wird ihn vom Gotthard heruntergerollt haben, denn der Felsblock heißt der Teufelsstein. Die Schokolade-  
Reklame hat sich liebevoll des gewaltigen Blockes angenommen und ihn braun angestrichen. Der Teufel

meint es gut mit den Urnern; er hat ihnen gratis die Teufelsbrücke in der Schöllenen gebaut und er wirft ihnen zu rentabler Verwertung Reklameblöcke ins Tal.

## Böschenen.

„Fünf Minuten Aufenthalt“, rufen die Kondukteure. Sie übersetzen sogar, um den Reisenden die Nähe des Südens vorzugaukeln, ins Italienische: „Cinque minuti di fermata.“ Mit fünf Minuten wird heute Böschenen abgetan, Böschenen, das Nordportal des großen Tunnels, eine der berühmtesten Eisenbahnstationen im europäischen Fahrplan. Der Aufenthalt reicht heute gerade noch, um am Büfett eine Orange und am Kiosk die erste italienische Zeitung zu kaufen. Denn das tut man doch in Böschenen, das gehört zu den „cinque minuti di fermata.“

Böschenen hat früher bessere Tage gesehen. Karl Spitteler hat geschrieben, der Name „Böschenen“ pflege die Passagiere derart aufzuregen, daß sie überhaupt nichts mehr bemerken. Und Josef Viktor Widmann, der sich auf Welschlandfahrten verstanden hat, pries im Jahre 1885 in lauten Akkorden das Mittagessen in Böschenen. Damals hielten die Züge 25 Minuten in Böschenen, venticinque minuti; das Mittagessen bei Ernst Zahn, dem Dichter, war obligatorisch, und dieses Mittagessen galt als ein Ereignis auf der Gottshardfahrt. Man höre nur, was Widmann davon zu sagen wußte:

„Es ist zwar wahr, daß man nach all den Steigungen der Bahn durch die Kehrtunnels von Wassen zuletzt in der frischen Bergluft von Böschenen mit einem Appetit anlangt, als hätte man der Lokomotive schleppen geholfen und daß daher die Aussicht auf das Essen an und für sich einen starken Reiz ausübt. Aber feinere, seelische Reize kommen hinzu. Der Zug hält dicht vor dem finstern Tor, das aus deutschsprechenden Landen direkt in italienische Gauen führt. Unmittelbar gegenüber der Station türmen sich die im Mai noch winterlich beschneiten gewaltigen Bergespitzen. Und in dieser rauhen Gebirgseinsamkeit entsteigt plötzlich der langen Wagenreihe, in der wir sicher und gut über den Abgründen der tobenden Reue emporgesfahren, eine bunte Menge, wohl mehr als hundertfünfzig Personen, die allen möglichen europäischen Ländern angehören, und nun eilen sie und setzen sich zu einem vorzüglich zubereiteten Mittagessen, und sowohl dieses Essen mit all seinem Komfort wie die Leute selbst bilden mit der Tatsache, daß wir auf einem winterlich wilden Berge uns befinden, einen jener Kontraste, die der Phantasie den angenehmsten Eindruck machen.“

Das war vor vierzig Jahren. Das Lob des Mittagessens in Böschenen kommt einem heute unglaublich altmodisch vor. Aber es wird wohl so interessant gewesen sein, denn man war ja in den ersten

Jahren der Gotthardbahn, und manches, was heute eine Selbstverständlichkeit bedeutet, war damals Erlebnis, das beschaulich im Reisebüchlein vorgemerkt wurde. Der Speisewagen, das fliegende Restaurant, hat dem Mittagessen in Göschenen den Baraus gemacht; aber wenn J. B. Widmann heute noch unter uns weilte, dann würde er vielleicht doch finden, daß der Fortschritt nicht übel und das Frühstück im fahrenden Schnellzug fast noch etwas pikanter ist als das Mittagessen in Göschenen während den hastigen 25 Minuten, den berühmten „venticinque minuti di fermata.“ Es hat alles seine Zeit.

Das Schicksal von Göschenen ist mit dem Gotthard gehörig verknüpft, und alle Perioden der Gotthardgeschichte, Saumweg, Straße, Tunnelbau, Dampfbetrieb und elektrische Traktion, haben ihre Spuren hinterlassen. Schon im Jahre 1290, in der Urzeit der Gotthardstraße, taucht das Dörfchen in den Akten auf; eine Gräfin Elisabeth von Rapperswil, Witwe des Grafen Ludwig von Hornberg, hat, durch Schulden bedrängt, Göschenen mit dem Turm daselbst an das Kloster Wettingen verkauft. Es war also ein Turm da, schon im Jahre 1290; er wird dem Paßverkehr gedient haben, denn was hätten sie sonst in dem weltverlorenen Neste einen Turm gebraucht. Später wurde auf der alten Brücke über die Göschenerreuz ein Zoll erhoben, vielleicht sogar ein Reichszoll; es war ein Tor

da, wie in einer Stadt, und nach einer „Erkenntnis“ der Urner Landsgemeinde von 1556 sollte das Tor zu Böschenen wieder gut und fest gemacht und vom Zoller bei Nachtanbruch geschlossen, beim Tagesgrauen wieder geöffnet werden. Das älteste Böschenen lag weiter hinten an der Böschenerreuß; als dann aber die Gotthardstraße gebaut wurde, da wanderte das Dorf aus seiner Vertiefung herauf an die große neue Straße und an die neue Brücke, die heute schon wieder alt und überholt ist, denn die Gotthardbahn hat im Jahre 1882 noch weiter vorn eine neue eiserne Brücke gebaut, und im Jahre 1920 wurde auch diese Brücke wieder abgedankt und durch eine ganz moderne ersetzt, eine 45 Meter hohe Brücke aus Granit mit fünf Geleisen. Die Brücken von Böschenen illustrieren hübsch die Entwicklung des Gotthardverkehrs. Und aus dieser Entwicklung ist auch herauszulesen, daß Böschenen im Laufe der Zeiten immer mehr aus dem Seitentale der Böschenerreuß, wo die erste Siedelung lag, hervorgezogen worden ist in das Reußtal.

Aber die Gotthardbahn hat doch nicht alle Hoffnungen Böschenens erfüllt. Dsenbrüggen, der zur Zeit des Tunnelbaus vorbeigezogen ist, schreibt, daß kein Ort der Schweiz „solche Metamorphosen des Daseins“ aufzuweisen habe wie Böschenen. „Man könnte glauben“, meint er, „daß es sich um den raschen Aufbau einer Stadt in amerikanischer Weise handle, wenn

man die sehr große, in den letzten Jahren entstandene Zahl von Wohnhäusern, selbst drei Stockwerke hohen, ansieht, sowie die vielen Kaufläden mit Gegenständen für den gewöhnlichen Lebensunterhalt, Fleisch, Brot, Kleidern, Schuhwerk und anderem Kram, die vielen Wirtschaften, sogar ein „magasin central alimentaire“; allein der größte Teil der Aufenthalter ist fluktuant, und es hat ein Reisender sehr passend gesagt, das Gesamtbild sei dem eines ephemeren amerikanischen Goldgräberdorfs nicht unähnlich. Die kaserneartigen Wohnhäuser sind Herbergen der Tunnelarbeiter, deren Zahl, an dieser Seite des Gotthard, auf 2000 angegeben wird.“

Die amerikanische Entwicklung war nicht von Dauer. „Fünf Minuten Aufenthalt – cinque minuti di fermata“, das ist alles, was Göschenen von seinen vierundzwanzigpfündigen Zukunftshoffnungen geblieben ist. Der internationale Expreszug hat keine Zeit mehr für Göschenen; er hat Wichtigeres zu tun. Aber es gibt doch noch Leute, die in Göschenen aussteigen, Leute, die sich erinnern, daß hier die eigentliche Gotthardstraße beginnt, daß oberhalb Göschenen eine der schönsten und wildesten Alpenlandschaften, die Schöllenen, liegt, und es gibt auch Leute, die kurz vor der Einfahrt in den düsteren Bahnhof von Göschenen von rechts her einen nahen Gletscher magisch schön herausleuchten sehen und die finden, jener Gletscher allein



Phot. Wehrli-Verlag, Kilchberg-Zürich

Göschenen mit Dammagletscher



wäre es wert, einmal nachzusehen, wie es sich mit diesem Böschenen verhalte.

Das Dorf hat keinen einheitlichen Typus. Altes und Neues liegt durcheinander, alte Brücken und neue Häuser. Aber die Böschenerreuz hat die alte Klasse bewahrt; sie schießt mit gleichem Getöse unter der alten und unter der neuen Brücke hindurch und pfeift auf technischen Fortschritt und alles Menschenwerk. Und gleich sind auch die Berge geblieben, die Böschenen umstehen, ernste, verschlossene Berge mit dunkeln Tannen, scharf auffahrenden Gipfeln und schwarzen Felswänden. Wie ein scharfer Strich zieht sich die wilde Rufe des Rientals tausend Meter jäh herab ins Tal, hoch oben dräut ein Adlernerst, das Fort Stöckli, das Tunnelportal gähnt und Felsenmauern sperren den Gotthardweg ab. Von Westen her, durch einen schmalen Ausschnitt in den Bergen, lockt der Dammagletscher aus dem Böschenertal. Es hält schwer, diesem Locken zu widerstehen.

Ein dreistündiger Weg führt zu jenem Gletscher hinein, und wer Zeit hat, der nimmt den Weg unter die Füße. Denn das Böschenertal ist das schönste Seitental der Gotthardroute und eines der großartigsten Alpentäler überhaupt. Man hat das nirgends so nahe bei der Hand, eine Hochgebirgslandschaft größten Stils hart neben der Station einer Weltbahnlinie. Es ist ein alpiner Spaziergang, der einige

Rüstigkeit und genageltes Schuhwerk voraussetzt, aber lauter Lob und Preis verdient. Das braucht den Schweizern nicht erst ans Herz gelegt zu werden; aber den Ausländern, die echtes Hochgebirge sehen möchten, kann man nicht laut und eindringlich genug zurufen: Auf die Böscheneralp, ihr Herrschaften, verpaßt das nicht, wenn ihr über den Gotthard fährt, überspringt einen Schnellzug oder wagt einen ganzen Tag, denn das ist der schönste Seitensprung, den man sich am Gotthard leisten kann.

Zunächst ist der Weg ein fahrbares Sträßchen. Man kommt an Ernst Zahns Dichterheim vorbei und am Friedhof von Böschenen, auf dem sie dem Erbauer des Gotthardtunnels, Louis Favre, ein Denkmal gesetzt haben. Favre ist im Tunnel an einem Herzschlag gestorben, am 19. Juli 1879, anderthalb Jahre vor der Vollendung des großen Werkes. Bald umfängt uns auf dem Wege die göttlichste Einsamkeit; man ist allein mit den Bergen, mit den Felsen und mit dem tollen Windfang der Böschenerreuf. Man wird merkwürdig wenig behelligt von Mitmenschen; es kommen etwa Hochtouristen, die auf den Dammasstock oder das Sustenhorn wollen, man begegnet einigen Engländerinnen, die umkehren, weil sie sich die Sache etwas weniger mühsam vorgestellt hatten, und es kommt ein Sennenbub, der im Räf Brot nach dem „Gwüest“ hinaufträgt. Oft stehen Kreuze

am Weg, die knappe Kunde geben von Lawinenglück und Steinschlag. Man glaubt's den Kreuzen; Lawinenzüge durchfurchen in rücksichtslosen Strichen die Tannenwälder, und Bergsturzümmer liegen links und rechts an allen Halden. Der Steinschlag überschüttet den Talboden mit Blöcken und Geröll und verwüstet die kleinen Wiesen; das Hochgebirge zerstört erbarmungslos die Gebilde von Menschenhand, und schließlich verleidet es auch dem tätigsten Aelpler, jedes Frühjahr seine Alpwiesen von dem Gestein zu säubern. Wer sich unterrichten lassen will, warum die Alpen nach und nach zugrunde gehen und weshalb sich die Gebirgsgegenden entvölkern, der gehe auf die Göschenalp.

Aber es stehen doch noch Behausungen im Göschenertal unter Lawinen und Steinschlägen, und es wohnen Menschen da, die starrköpfig und zäh den Kampf mit den Naturgewalten noch nicht aufgegeben haben. Der Wanderer zieht den Hut ab vor diesen tapferen Mitmenschen. In Abfrutt, in Wicki und im Gwüest stehen kleine Siedelungen beisammen, braune Häuschen, die viel Lawinengeschichten zu erzählen wüßten. Der Sennenbub, der Brot nach dem „Gwüest“ hinaufträgt im Räf, ist nicht zum Reden und zum Erzählen zu bringen; man wird wortkarg und verschlossen unter den Lawinen. Ob der Sennenbub mit dem Räf wohl den stolzen Schnellzug gesehen hat in

Böschchen mit den roten Polstern und dem feinen Speisewagen und ob er seiner Lawinenheimat doch treu bleiben wird?

Wenn etwas herauszuheben wäre auf dem dreistündigen Wege voll reichster Abwechslung und kühnster Romantik, so müßte etwa auf folgende Punkte aufmerksam gemacht werden: Auf den Eingang des wilden Boralptales, wo ein stotziger Weg zu Dolomitgipfeln von fürchterlicher Trozigkeit hinaufführt und wo die Zacken grell und scharf in der Sonne stehen. Der Fleckistock und der Stücklistock stehen dort hinten, gefürchtete Dreitausender, eine Reservation für geübte Kletterer. Dann folgt weiter oben nach einer herrlichen Waldlandschaft voll Sonnenglanz und Heidelbeeren eine lange Geröllhalde mit mächtigen Blöcken und phantastischen Wasserfällen in Strudeln und Kesseln, eine Gigantenlandschaft allerersten Stils. Unfäglich schön ist der Punkt, wo plötzlich der weiße Dammagletscher im Hintergrund auftaucht; der breite polternde Wasserfall scheint aus dem Gletscher, der noch mehr als eine Stunde zurückliegt, herauszuschießen, und wenn die Nachmittagssonne hineinfunkelt, dann wird das Bild märchenhaft schön. Ueber dieser Theater-Szenerie kommt dann das Gwüest, ein großer, breiter, wüster Talboden, der früher eine grüne Alp gewesen sein wird und der nun durch Ueberschwemmungen verheert und verwüstet worden ist, eine halbe

Stunde weit. Doch stehen noch traulich die braunen Hütten am Rande der Verheerung; sie wohnen dort drüben und haben Heuwiesen bis hoch hinauf. Der Bub mit dem Käf, der Brot holt in Göschenen, ist dort daheim. Und schließlich kommt dann der pikanteste Punkt des ganzen Weges, ein kleines freches Teufelsbrücklein, das so wild und verwegen zwischen glatte Felswände über das tosende Wasser gepfiffen ist, wie die große Schwester in der Schöllenen; nur ist hier das Brücklein von Holz, und es wackelt, wenn man darüber geht, und eine Tafel meldet, daß hier ein Soldat in treuer Pflichterfüllung seinen Tod gefunden hat. Ein störrisches Maultier hat ihn in den Strudel hinuntergerissen.

Bald nach dem frechen Brücklein öffnet sich breit und eben die Göscheneralp, und da ist es an der Zeit, einen Augenblick stillezustehen und die Hand vor die Augen zu halten. Eine blendende, gleißende Gletscherpracht füllt den ganzen Felsenzirkus, und Gletscher, Felsen und Sonne zaubern ein Panorama von überwältigender Schönheit zusammen. Da glänzt und funkelt alles, Firn und Grät und Fels, wie in Email gehauen, und silberne Wasser rauschen von metallisch glänzenden Wänden. Ich kenne nur eine schweizerische Hochgebirgslandschaft, die sich mit der Göscheneralp vergleichen läßt: Das ist Saas-Fee im Wallis. Die Verhältnisse sind dort etwas größer; aber die Göscheneralp ist der

gleiche firngepanzerte, geschlossene Kessel, und die Berge sind auch da von imponierender Höhe, Sustenhorn 3512 Meter, Dammastock 3633 Meter, Rhonestock 3603 Meter. Der Dammafirn, den man von Böschönen aus sieht, ist nicht der einzige Gletscher im Revier; der Wintergletscher, der Alpligengletscher, der Kehlefirn, runden und ergänzen das grandiose Bild.

Zwei Siedelungen stehen auf dem weiten Boden der Böscheneralp, vorn das Dörfchen, hinten fast am Rande der Gletscher ein unaufdringliches Kurhaus. Das Dörfchen zählt ein halbes Duzend braunverschindelter Häuser, eine alte Kapelle und ein neues Kirchlein. Das kleine Dorf ist auch im Winter von 40 bis 50 Personen bewohnt; der Schnee liege oft drei Meter hoch im Tal, und wochenlang sei man von Böschönen abgeschnitten. Auch eine eigene Schule hat die Böscheneralp; der Herr Kaplan führt das Szepter. Es wächst noch allerhand um die Häuschen, 1715 Meter über Meer; sie pflanzen Salat, Rüben, Rettiche, und die Wiesen liefern ein gutes Heu. Das Klima ist nicht rauh in dem geschlossenen Kessel, und die Sonne brennt warm in die unsäglich stille, kleine Welt. Das milde Klima wird schuld sein, daß die Leute es aushalten in der großen Einsamkeit; die Lawinen hätten sie sonst längst vertrieben.

Die Böscheneralp ist ein prächtiges Standquartier für Hochtouristen. Sustenhorn, Dammastock, Rhone-

stock, Maßplankjoch, Lochberg bieten die dankbarsten Kletteraufgaben. Dazu kommen prachtvolle, aber lange Uebergänge, die Aipligenlücke und die Winterlücke nach Realp, der Tierbergenpaß nach Innertkirchen, die Sustenlimmi zum Sustenpaß. Man soll sich auch vorstellen, daß hart hinter den Gräten des Dammaskocks der Rhonegletscher liegt; Dammafirn und Rhonegletscher sind Nachbarn, gehören zum gleichen Dach.

Wenn man am Abend zurückgeht von der Böschenalp, über das freche Brücklein, die steinige Oede im Gwüest, durch die Steinblöcke dem tosenden Fluß entlang, dann muß man oft zurückschauern in die feenhafte Pracht, und die ganze Herrlichkeit dieses schönsten Erdenwinkels am Gotthard prägt sich einem tief und dauerhaft in alle Sinne ein. Die ganze Schönheit der Alpen konzentriert sich im Böschenertal, und wenn man dann später wieder einmal im Gotthardzug in Böschenen vorbeifährt und den Gletscher aus der Ferne leuchten sieht, dann möchte man es allen Fahrtgenossen im Coupé künden und sagen, wie dort hinten bei dem Gletscher ein Paradies liege und daß es fast eine Sünde sei, in Böschenen vorbeizufahren, ohne der Böschenalp einen Besuch zu machen zwischen zwei Schnellzügen der Gotthardbahn.

## Die Schöllenen.

Der Tunnel durch den Gotthard mißt rund 15 Kilometer. Die Straße über den Berg ist mehr als doppelt so lang; es sind 32 Kilometer von Göschenen nach Airolo. Man fährt in 12 Minuten durch den Tunnel; der Marsch über den Gotthard verlangt einen guten, langen Tag. Als sie im Jahre 1882 den Tunnel einweiheten, da war man einig, daß nun die alte Gotthardstraße erledigt und in Ehren abgedankt sei für alle Zeiten, und in einem Büchlein, das zur Eröffnung der Gotthardbahn geschrieben worden ist, wird von einer Tessinerin vom Berge berichtet, die sich bitter über die Verödung des Passes beklagte: „Mi par', che i üsei anche lur passan' la galleria — mir scheint, daß auch die Vögel jetzt durch den Tunnel fliegen.“ Aber die Zugvögel pfeifen auf den Tunnel, und mit ihnen ziehen heute auch viele Menschen über den Berg, Menschen, die Zeit haben, die den eigenen Zauber einer alten Bergstraße zu würdigen wissen und die finden, daß eine Wanderung über den Berg vielleicht doch noch etwas interessanter sein könnte als eine Tunnelfahrt von zwölf Minuten. Es darf auch solche Käuze geben.



Wenn die Gotthardstraße sich in der reisenden Welt einen großen Ruf erworben hat, so ist das dem ersten Teilstück, der Strecke Göschenen=Andermatt, zu danken. Wenigstens zu einem guten Teil. Der einstündige Weg von Göschenen nach Andermatt, die Schöllenen, ist das sensationellste Stück der Gotthardstraße, eine der schönsten Partien der Alpen, und es ist kein Zufall, daß man es für nötig gefunden hat, nach dem Bau des großen Tunnels noch eine Schöllenenbahn, eine Bahn den Berg hinauf von Göschenen nach Andermatt, zu bauen. Alle Reisebücher, die alten und die neuen, preisen in hohen Tönen die Schönheit der Schöllenen, und es ist kein Wunder, daß viele Gotthardreisende mit dem Billet Luzern=Lugano in der Tasche in Göschenen aussteigen und in ihre Reise einen Abstecher durch die Schöllenen einschieben. Man überspringt einen Gotthardschnellzug und geht oder fährt von Göschenen nach Andermatt hinauf und erlebt dann etwas, was im Reisetagebüchlein mit Rotstift ausgezeichnet wird. Die Schöllenen ist allein eine Gotthardreise wert.

Göschenen liegt 1109, Andermatt 1444 Meter über Meer. Eine Felschlucht von grandioser Schönheit liegt zwischen den beiden Gottharddörfern: Die Wildheit des Hochgebirges, die gigantische Architektur der Felsen, das tosende Bergwasser und die Kühnheit der Straße, das wirkt alles zusammen zu einem Bilde,

wie es sich kaum anderswo in den Alpen so geschlossen und packend dem Auge darbietet. Die alten Reisebücher sind voll Angst und Braus ob so viel alpiner Wildheit; sie sprechen von einem Tal des Entsetzens und von einer Straße des Schreckens, denn sie sind zu einer Zeit entstanden, da man noch nicht zum Vergnügen über den Gotthard reiste und da man mit himmelhohen Felswänden, stäubenden Wassern und verwegenen Brücken noch nicht viel anzufangen wußte. Man weiß ja, erst nach Rousseau ist die Begeisterung für das Hochgebirge aufgekommen. Auch Goethes Zeichnungsstift hat hier versagt; er war der gewaltigen Szenerie nicht gewachsen, kam über ein nervöses, unbeholfenes Bekrikel nicht hinaus, und die Darstellung der Teufelsbrücke ist nach wenigen Strichen aufgegeben worden. Und wie der Stift, so wußte auch die Feder des Dichters mit der Schöllenen nicht viel anzufangen: „Allmächtig schrecklich; Not und Müh und Schweis; Teufelsbrücke und der Teufel; Schwizen und Matten und Sinken biß ans Urner Loch hinauf.“ Josef Viktor Scheffel, der auch des Weges gezogen ist mit einem Professor aus Heidelberg, hat gefunden, „daß er eigentlich nicht mehr hieher passe“, und es ist dem Dichter des „Trompeters von Säckingen“ in der gewaltigen Umgebung so unbehaglich zu Mute geworden, daß ihm sogar der Schnaps aus der Feldflasche profan vorkam.

Der Zürcher Pfarrer Hans Rudolf Schinz, der im Jahre 1783 seine „Beiträge zur nähern Kenntniß des Schweizerlandes“ veröffentlicht hat, entwirft ein grauenhaftes Bild von der Schöllenen: „Gegen Norden ist der Eingang in das Thal von Beschinen im Urnerland an bis an der Matt in Urseren, durch die ganze Gegend, welche Schöllenen heißt, also eine Strecke von 1½ Stunden, durch Kunst gebaut worden. Die Natur hat keinen Raum zu einer Strasse, sondern nur zum Durchlauf der Reuß offen gelassen. Die Felsen gehen zu beyden Seiten meistens senkrecht in diesen Fluß hinab; der Fluß selbst muß sich überall durch die losgerissenen, über einander geworfenen Felsenstücke durcharbeiten, und stürzt an mehreren Orten Klaster hoch mit fürchterlichem Getöse über die wildesten Schroffen in gräßliche Klüften hinab. Die gespaltenen Felsen drohen alle Augenblicke, dem Ansehen nach, einen Einsturz über das von dem Fluß mit Länge der Zeit ausgehöhlte Thal. Wo die Teufelsbrücke die beyden Felswände verbindet, raset der Fluß so wild über die engen Felsen in die über alle Beschreibung gräuliche Tiefe hinab, und betäubet auch den kaltblütigsten Wanderer. Das Thal schließt sich so enge zusammen, daß man nicht begreifen kann, wie jemals einem Menschen befallen konnte, höher durch das wüthende Wasser hinaufzudringen, um ein bewohnbares Land zu suchen. . . .“

Heute geht man in einer guten Stunde ohne Herzklopfen das Tal des Entsetzens hinauf. Man findet das nicht mehr „allmächtig schrecklich“. Die Schöllenen ist gleich geblieben; aber das Verhältnis des Menschen zu den Bergen, zu den Felswänden und zu den tosenden Wildwassern ist anders geworden. Auch Autos fahren nun, eins ums andere, die Straße des Schreckens hinauf; Ansaldo und Fiat und Peugeot mit vielen Stundenkilometern rasen um die Kehren, über die Brücken, an den Felswänden vorbei und achten nicht der Kreuze am Weg, wo Steine und Lawinen die Gotthardwanderer der alten Zeit erschlagen haben, achten auch nicht des Gängers, der das Tal des Entsetzens im Staube der Autos von einer neuen Seite kennen lernt und auch die Felsennischen zu schätzen weiß, die man ehemals fürsorglich als Unterstand gegen Lawinen und Steinschlag an der Straße des Schreckens gebaut hat. Zur Rechten aber, hoch oben, fährt das kecke Bähnchen durch Galerien und Tunnels frech und schnippisch, als ob das so sein müsse, in einer Viertelstunde durch die Schöllenen von Böschönen nach Andermatt.

Eine wilde Welt von Fels und Geröll ist die Schöllenen. Alles ist tot und kahl. Lebendig sind nur die frechen Autos auf der Straße, die wandernden Menschen und die tolle Reuß, die sich einen Weg durch die Enge hindurchgefressen und den Menschen den Weg für ihre Straße, ihre Autos und ihr Bähnchen

gebahnt hat. Zwei Brücken sind im unteren, zahmeren Teil der Schöllenen, die Häderlibrücke und die Sprengibrücke; die Straße muß den Wänden und den Wasserfällen aus dem Wege gehen und zweimal Uferwechsel vornehmen. Auch eine uralte abgedankte Bogenbrücke ist noch da, und man kann den alten Weg einschlagen mit seinen Rollsteinen, den alten Gotthardweg vor 1830. Es ist schön, daß man das alte unnötige Brücklein hat stehen lassen, denn vor alten Brücken an alten Straßen muß man Respekt haben wie vor alten Leuten, und der Wandersmann tut gut, auf der alten Brücke einen kurzen Halt zu machen, seine Phantasie zusammenzunehmen und sich auszumalen, was etwa über das schmale Brücklein über die Rollsteine des Weges gezogen sein möchte vor 1830, als noch keine Autos über die Sprengibrücke stoben, kein Bähnchen rechts oben durch Tunnels und Viadukte die Schöllenen hinauffschlich und der ganze Berg noch nicht unterhöhlt war mit einem Tunnel von fünfzehn Kilometern. Die Leute, die im Auto von Böschönen nach Andermatt hinauffahren in zehn Minuten und die Engländer, die sich in der Schöllenenbahn hinaufführen lassen, die achten das alte Gotthardbrücklein nicht und seinen stillen Zauber; das ist reserviert für uns Wanderleute mit dem Stecken in der Hand, die Zeit und keinen Fahrplan in der Tasche haben und die mit Rollsteinen und alten Brücken umzugehen wissen.

Weiter oben wird's romantischer. Die Felswände werden höher und treten näher zusammen. Aber sie glänzen wie Silber in der Sonne, und die Reuß spielt donnernde Wagnermusik dazu. Eine Militärstraße führt geheimnisvoll rechts die Felsen hinauf, eiserne Tore tun nicht weniger geheimnisvoll, und dann geht's um eine wilde Felsenecke, wo auch das frechste Auto die Bremse anzieht, in die kühnste Partie der Schöllenen. Halten muß hier Roß und Rad! Man steht vor der Teufelsbrücke, der pikantesten Stelle des Gotthardweges, vor einer der glänzendsten Szenerien der Alpen.

Da wo die Felschlucht der Schöllenen am wildesten, die Architektur der Felsen am kühnsten ist, haben sie eine verwegene Brücke über den tosenden Sprudel geworfen, und das ist nun zu einem Guß verwachsen, Fels und Brücke, als ob das immer zusammengehört hätte. In einem Bogen, dreißig Meter hoch, spannt sich die berühmte Brücke von Fels zu Fels; von oben schießt die Reuß in weißem Schaum über die Blöcke herab, schießt wasserfallhaft unter dem Bogen weg, spritzt auf die Straße herauf, und man weiß nicht, was wilder und kühner ist, der stäubende Fluß, die kecke Brücke oder die gewaltige glatte Wand zur Rechten, in die sie ein eisernes Festungstor gesprengt, eine Madonna in einer Nische aufgestellt und, weiß Gott wie, kirchturmshoch einen leibhaften Teufel mit

langem Schwanz, Dreizack und feuriger Schnauze gemalt haben. Tief unten am Wasser sieht man kleine Ueberreste einer älteren Brücke, den Ueberbleibsel eines linksseitigen Brückenpfeilers; das war die alte Teufelsbrücke, die im Jahre 1726 gebaut wurde und die bis zum Bau der neuen im Jahre 1830 Dienst getan hat. Es gibt alte Bilder, auf welchen beide Brücken übereinander zu sehen sind, und die Bilder sind nicht falsch; denn die alte ist nach dem Bau der neuen stehen geblieben bis zum Jahre 1888; da hat ein Hochwasser die Merkwürdigkeit fortgerissen, und seither bröckelt langsam Stein um Stein von den Ueberresten ab. Man hätte besser Sorge tragen sollen, denn diese alte Teufelsbrücke gehört zu den ehrwürdigsten Objekten der Gotthardstraße.

Sie war übrigens nicht der erste Flußübergang an dieser Stelle; schon lange vor 1726 sind die Gotthardfahrer auf diesem pikantesten Punkte der Schöllenen vom linken auf das rechte Ufer der Reuß übergegangen. Aber es muß damals ein bedenkliches Brücklein gewesen sein, und der Basler Kaufmann Ryff, der im Jahre 1587 über den Gotthard reiste, erzählt von einer sehr bedenklichen Brugg, die nur fünf Fuß breit gewesen sei und keine Lehnen gehabt habe. Daß man sich versteift hat, gerade an dieser Stelle eine Brücke zu haben, wird auf den Umstand zurückzuführen sein, daß die Reuß hier sehr schmal

zwischen enge Felsen eingezwängt ist, die leicht zu überbrücken waren. Und dann mußte man eben, so ungemütlich das gewesen sein mag, auf diesem Punkte das rechte Ufer gewinnen, denn auf dem linken ist zwischen Fels und Reuß kein Platz mehr; nur die Schöllenenbahn hat es fertig gebracht, hoch oben auf der linken Schöllenseite durchzukommen. Sie umgeht die ganze Partie in einem Tunnel, leistet sich dann ein Viadukt und nachher über dem Wasserfall noch eine Brücke, und wer mit dem Bähnchen nach Andermatt hinauffährt, der erhascht, wenn er flink ist, nach der Ausfahrt aus dem Tunnel mit einem kurzen Blick das ganze phantastische Bild der Teufelsbrücke. Aber man muß sich Sputen und Bädekers Rat befolgen: Links sitzen.

Das eiserne Tor in der mächtigen Felswand ist nicht das einzige kriegerische Merkmal dieser heroischen Gebirgsecke. Auf der andern Seite der Reuß, hart neben der Teufelsbrücke, ist ein wuchtiges Denkmal in den Gotthardgranit eingemeißelt, ein zwölf Meter hohes griechisches Kreuz in einer mächtigen Felsen-Nische mit einer russischen Inschrift. Die Uebersetzung muß man sich aus dem Reiseführer herauslesen: „Den tapfern Mitkämpfern des Feldmarschalls Suworow, Graf von Remnik, Fürst von Italien, 1799.“ Das Denkmal ist im Jahre 1899, zum hundertjährigen Gedächtnis, errichtet worden, und eine Zeitlang war



der Zutritt zu dem Plaze bei einer Buße von 8 Fr. 69 Rp. verboten. Das Verbot ist verschwunden; der Rubel und der Respekt vor Rußland sind im Kurse gesunken, was indessen nicht hindert, mit einiger Ehrfurcht zu dem seltsamen Denkmal eines russischen Heerführers im innersten Herzen der Schweiz hinüberzuschauen. Das große griechische Kreuz ist einer glänzenden militärischen Leistung gewidmet, deren Spuren man noch anderwärts am alten Gotthardweg begegnet, dem Zug des Feldmarschalls Graf Peter Alexis Wassiljewitsch Suworow, der im September 1799 mit 18000 Mann über den Gotthard gezogen ist und der sich den Weg Schritt für Schritt gegen zähe französische Verteidiger hat erkämpfen müssen. Die Militärschriftsteller erzählen von einem heißen Ringen der Russen um die Teufelsbrücke, und Clausewitz nennt diesen Kampf „einen der schönsten Akte kriegerischer Entschlossenheit.“

Der Zug Suworows über die Alpen ist eines der interessantesten Blätter der Kriegsgeschichte. Das war pikanter als der Zug Hannibals mit seinen Elefanten und der Marsch Bonapartes über den Großen St. Bernhard. Die Elefanten Hannibals scheinen ohne Widerstand über die Alpen gekommen zu sein, und die Armee Napoleons ist, vom Gegner unbemerkt, ohne Flintenschuß von Martigny nach Aosta gekommen. Suworow hatte es mit einem zähen Gegner zu tun, der den

Russen von Airolo bis an den Vierwaldstättersee jeden Schritt streitig machte. Man kennt die politische Seite des seltsamen Kriegszuges einer russischen Armee über den Gotthard: Der General Suworow hat am 6. September 1799 nach Erfolgen gegen die Franzosen in Oberitalien – daher der Name „Italisky“ – im Hauptquartier der Alliierten in Asti den Befehl erhalten, so rasch als möglich über die Alpen zu marschieren und sich mit der österreichisch-russischen Armee zu vereinigen, die unter Hoze und Korsakow bei Zürich im Kampfe gegen die Franzosen unter Massena schwer zu tun hatte. Suworow stand mit seiner Armee am 23. September in Airolo, nachdem er das Defile des Dazio grande mit schweren Verlusten bezwungen hatte; am 24. September wurde der Gotthard nach harten Kämpfen genommen, am 25. September schloß der General schon in Andermatt und am 26. war er in Amsteg. Eine französische Division unter General Lecourbe hat den Marsch der Russen vom Dazio grande bis nach Amsteg Stellung um Stellung aufgehalten und der Armee Suworows große Verluste beigebracht. Verblüffend ist das rasche Tempo des russischen Vormarsches; es wird nur verständlich, wenn man bedenkt, daß eine österreichische Seitenkolonne vom Bündner Oberland aus über den Kreuzlipaß und das Madaranertal nach Amsteg vorstieß und den französischen General nötigte, seine Stellungen am Gotthard aufzu-

geben. Aber die kecke Draufgängerei des russischen Feldmarschalls ist nicht vom Erfolg gekrönt worden; er hat den Befehl von Aşti, „längs des linken und rechten Ufers des Luzernersees vorzustößen“, nicht ausführen können, weil die Karten des Kriegsrates von Aşti mit der Wegsame am Bierwaldstättersee offenbar nicht recht vertraut waren; denn es gab damals keine Straße weder auf dem linken noch dem rechten Ufer des Luzernersees. Auf abenteuerlichen Umwegen über den Kinzig-Kulm, Prigel und Panixer hat sich Suworow nach Graubünden abdrängen lassen müssen. Er hat dreitausend Mann, fast alle Pferde und die ganze Artillerie auf diesem Gebirgsmarsche zurückgelassen.

In dem kleinen Wirtschäftchen, das zur Erholung der Wanderer in die düsteren Felsen der Teufelsbrücke hineingestellt ist, hängt neben dem schweizerischen General Herzog ordengeschmückt das Bildnis des russischen Feldmarschalls an der Wand, ein magerer, mehr verschmigt als heroisch aussehender Heerführer. Und es hängt in der Stube auch eine farbige Darstellung des Kampfes um die Teufelsbrücke zwischen Russen und Franzosen. Der Kampf tobt auf diesem Bilde über und unterhalb der Brücke; man sieht, wie die Russen sich todesmutig in die Reuß hineinstürzen, wie die Hälfte fortgerissen wird, wie einige aufs linke Ufer hinübergelangen und wie sie von den Franzosen

auf fürchterlich nahe Distanz beschossen werden. Dabei stehen die Soldaten Lecourbes flott ausgerichtet wie auf dem Exerzierplatz und schießen auf Kommando ihre sauberen Salven auf die tollkühnen Kerle, die sich von den Felsen ins Wasser hinunterwerfen mit hochgehaltenen Gewehren und am linken Flußufer emporklettern. Es wird wahrscheinlich etwas anders her- und zugegangen sein bei diesem Kampfe um die Teufelsbrücke; aber das Volk wird sich das so vorgestellt haben. In Tat und Wahrheit sind die Franzosen aus der Schöllenen hinausmanövriert worden durch die russischen Seitendetachemente, die links über den Bözberg und rechts weit ausholend über Oberalp-Kreuzlipaß-Maderanertal vorgegangen sind und die Franzosen durch Rückenbedrohung zur Räumung der Schöllenen gezwungen haben. Die Teufelsbrücke ist auf diesem Bilde mit geneigter Fahrbahn dargestellt; die Felswände sind zahmer gehalten als sie in Wirklichkeit sind, und der ganze Engpaß ist vom Maler weiter gestaltet. Wahrscheinlich war der Mann gar nie an Ort und Stelle, was man ihm indessen nicht übel nehmen darf, denn Friedrich Schiller hat auch das Urnerloch besungen, ohne es je gesehen zu haben. Man muß das den Malern und den Dichtern zugute halten.

Es ist klar, daß ein so satanisches Werk wie die Teufelsbrücke mit dem Nimbus der Sage umflochten wurde. Es gibt drei Teufelsbrücken in der Schweiz

neben zahlreichen Teufelssteinen und Teufelskanzeln und Teufelsgraben. Dieses berühmteste Teufelswerk in der Schöllenen soll der Satan persönlich konstruiert haben nach einem Vertrag mit der löblichen Regierung von Uri. Der Dichter allerdings, der sonst vor den Volksagen Respekt und Freude haben sollte, geht mit dieser Teufelsbrücke unsanft um. Karl Spitteler nämlich fährt robust in die schöne Tradition hinein: „Lassen Sie sich durch den grusligen Namen ‚Teufelsbrücke‘ nicht imponieren. Es ist ein Name aus zweiter Hand, ein abgefärbter Name. Es gibt dort einen Teufelsberg und allerlei Teufelstäler, die allerdings teuflisch genug aussehen. Die Felsteufel nun haben der Brücke zu Bevatter gestanden, nicht ein besonderer Brückenteufel. ‚Teufelsbrücke‘ will nichts anderes sagen als die Brücke unterhalb des Teufelsberges. Nachträglich wurde dann natürlich ein Volksfäglein zum Namen hinzugetüftelt, ein nüchternes klapperdürres Legendlein ohne den mindesten poetischen Wert; wie das Pfaffensprunganekdötchen. Darf ich eine Vermutung wagen, wer solche Pfaffensprüngelein und Teufelsbrückchen ersonnen haben mag? Die Führer und Träger, Säumer und Strahler, welche geschickt genug waren, zu merken, wie gierig die Fremden nach Lokalgeschichtlein angelten, und pfiffig genug, zu erraten, daß ein gekurzweilter Reisender splendor löhnt als ein gelangweilter.“

So der spöttische Dichter. Das „Lesebuch für die Schulen des Kantons Uri“, also offizielle Literatur, weiß es besser. Als die Urner an der bösen Stelle ratschlagten, was etwa zu machen wäre, da hat der Landammann verzweifelt gerufen: „Da bau der Teufel eine Brücke!“ Kaum hatte der Ammann des Landes das gesagt, so stand der Teufel leibhaftig vor ihm und sprach: „Was gebt ihr mir, wenn ich sie baue? Schlagt ein, der Erste, der über die Brücke kommt, sei mein.“ Der Landammann trat auf die Offerte ein: „Abgemacht, aber in drei Tagen muß die Brücke fix und fertig dastehen.“ Der Landschreiber nahm's zu Protokoll und der Teufel ging prompt ans Werk. Nach drei Tagen stand der Bogen über der graußigen Tiefe; am Ufer aber saß lauend der Schwarze und paßte auf den ersten Urner, der herüberkäme. Die schlauen Tellen-söhne meinten, das Warten werde dem Teufel schon verleiden; aber der hielt stand, und die Urner, die gerne die schöne, neue Brücke passiert hätten, bekamen es mit der Angst zu tun. Zum Glück hatten sie einen weisen Ratsherrn zu Altdorf; der kam mit einem rauflustigen Geißbock und den trieben die Urner über die Brücke, dem Teufel in die Arme. Der Teufel war geprellt, und die Urner freuten sich des gelungenen Streichs und der schönen, billigen Brücke.

Es ist unterhaltsam, auf der Brückenmauer oder drüben vor dem Russendenkmal zu sitzen und in das

große Naturschauspiel hineinzustaunen. Das Wasser tost in der ausgefressenen Felsenschlucht, der Gischt stäubt bis zur Brücke hinauf, die Sonne leuchtet durch die engen Wände, huscht über die glänzenden Platten und malt bunte Regenbogen in den Wasserstaub. Man wundert sich, daß kein Eintrittsgeld verlangt wird. Sentimentale Leute schauen sich das Bild auch beim Mondschein an; es soll unglaublich schön sein.

Im Winter 1925 hat die Teufelsbrücke auch eine Tragödie erlebt: Eine berühmte russische Sängerin von der Staatsoper in Berlin, lebensüberdrüssig aus diesem oder jenem Grund, hat bei der Teufelsbrücke in der Schöllenen den Tod gesucht und gefunden. Wie die junge Zinaida Jurjewskaja dazu gekommen sein mag, von Berlin her mitten im Winter nach Andermatt zu reisen und ausgerechnet die Teufelsbrücke zum Schauplatz ihrer schwermütigen Tat zu machen? Vielleicht hat sie auf sommerlicher Fahrt die Schöllenen passiert; die grandiose Wildheit der Teufelsbrücke wird der Künstlerin fest in den Sinnen geblieben sein, und als Zinaida Jurjewskaja dann in seelischer Not dem traurigen Plane nachhing, dann wird ihr, der Künstlerin, der schaurige Ort in den Sinn gekommen sein und sie hat sich in den tosenden Gischt gestürzt, hart neben dem Denkmal ihres Landsmanns, des Feldmarschalls Peter Alexis Wassiljewitsch Suworow, Graf von Remnik und Fürst von Italien.

Die Teufelsbrücke war trotz des gruseligen Namens und trotz der Romantik der Szenerie nicht der kritische Punkt der Schöllenen. Die Schilderungen von alten Gotthardreisen reden auffallend wenig von der Teufelsbrücke; sie halten sich viel mehr auf bei einer andern Brücke, die wenig weiter oben lag und die den Gotthardreisenden mehr Herzklopfen machte als die Brücke des Teufels. Das war die „stiebende Brücke“. Es „stiebt“ zwar auch auf der Teufelsbrücke, und auf der alten, die viel tiefer und näher am Wasser lag, wird es noch weit mehr gestoben haben, so daß man begreift, wenn hie und da ein Reiseschriftsteller, der die Schöllenen nur vom Hörensagen kannte, die Teufelsbrücke als die „stiebende Brücke“ betrachtete. Aber man muß das schon auseinanderhalten. Diese stiebende Brücke lag weiter oben, dort, wo der Kirchberg und der Teufelsberg so nahe zusammentreten und wo die Felsen auf beiden Seiten so steil sind, daß es unmöglich war oder keinen Sinn hatte, eine Brücke über den Fluß zu werfen, selbst wenn der Teufel mitgeholfen hätte.

Dort, wo heute das Urnerloch ist, war nicht durchzukommen; dort war der Weg gründlicher verriegelt als an der Teufelsbrücke und dort mußte man sich zwischen Felsen und Wasser auf langer Strecke etwas Besonderes ausdenken, wenn man einen Durchpaß schaffen wollte. Dieses Hindernis war so groß, daß



Uri und Urseren gar nicht miteinander verkehrten und ganz getrennte Wege gingen; der geringe lokale Verkehr wird über die Felsen des Bätzbergs vorbeigegangen sein über eine „Stiege“, was italienisch „scala“ heißt, und scharfsinnige Sprachforscher wagen es sogar, das Wort Schöllenen von jener „Scala“ abzuleiten, die aus dem Urserental über den Bätzberg ging, ungefähr in der Richtung, wo heute die Militärstraße angelegt ist. Das wird ein umständlicher und halsbrecherischer Weisepfad gewesen sein, und so lange man nur auf dieser „Scala“ von Andermatt nach Böschenen gelangen konnte, war es nichts mit dem Gotthard als Völkerweg. Die Verkehrshistoriker sind einig, daß in jener Enge zwischen Kirchberg und Teufelsberg und nicht etwa an der Teufelsbrücke das Gotthardproblem gelegen habe, und daß jene Enge der Grund gewesen sei, daß der Gotthard erst spät, lange nach dem Splügen, dem Septimer, dem Lukmanier und dem Großen St. Bernhard ein Transitweg nach Italien geworden ist. Es mußte ein Mittel gefunden werden, durch jene Enge zu kommen, ohne halsbrecherischen Umweg über den Bätzberg, bevor der Gotthard eine Straße nach Italien werden konnte.

Man hat das Mittel gefunden, schon im Anfang des 13. Jahrhunderts; aber es war ein fürchterlicher Notbehelf, der fünfhundert Jahre lang der wunde Punkt der Gotthardroute war und der auch fünf-

hundert Jahre lang, bis zum Bau des Urnerlochs im Jahre 1707, die Fahrbarkeit des Gotthardweges unterbunden hat. Der Nothbehelf war die „stiebende Brücke“, eine hölzerne Galerie, die offenbar auf langer Strecke an Bolzen in die Felsen gehängt war, nicht über die Reuß, sondern dem Fluß entlang. Mit dem Bau dieser stiebenden Brücke ist der Gotthard zur „Straße“ nach Italien geworden, so wenig auch der Weg aus Holz und Ketten fahrbar und so verschrien die Passage unter dem fahrenden Volk des Mittelalters war.

Historiker mit kräftiger Phantasie wagen sogar zu behaupten, daß der Gründer der Schweizerischen Eidgenossenschaft nicht der sagenhafte Tell von Bürglen, sondern der unbekante Mann gewesen sei, der die stiebende Brücke in der Schöllenen ersonnen und gebaut hat. Man sollte also ein zweites Denkmal bauen in der Schöllenen, ein Denkmal für den Schmied von Göschenen oder von Urseren, der mit seiner Hängebrücke nicht bloß den Weg über den Gotthard nach Italien geöffnet, sondern damit auch den Paßstaat der alten Eidgenossenschaft gegründet haben soll. Das letzte Wort ist über die historische Seite der Frage noch nicht gesprochen, und die Beweise für einen inneren Zusammenhang zwischen der Erschließung des Gotthardweges und der Entstehung der Eidgenossenschaft weisen noch Lücken auf. Karl Spitteler

nennt die Frage „schwindelhaft kühn“; aber das Problem ist auf dem Tapet, und es ist nicht Sache der Dichter, solchen Kombinationen auf den Grund zu gehen.

Die stiebende Brücke wird schuld gewesen sein, daß der Gotthard Jahrhunderte hindurch gegen die Bündner Pässe, die weniger gefährlich und früher schneefrei waren, nicht recht aufkommen wollte. Am Septimer und am Splügen gab es keine derartigen Passagen, und die Reisenden haben sich dort nicht die Augen verbinden lassen müssen. Auch die Saumpferde, die im Nebel ihren Weg zu suchen hatten, werden lieber über den Splügen oder über den Simplon als über die „Iwärenbrigg“ getrottelt sein. Zudem kosteten die ewigen Reparaturen dieser seltsamen Brücke ein schweres Geld; der ganze Waldbestand des Urserentales soll der stiebenden Brücke zum Opfer gefallen sein. Am Ende des 17. Jahrhunderts ging der Gotthardverkehr infolge der Konkurrenz der Bündner Pässe so zurück, daß eine Konferenz der katholischen Orte in Luzern den hohen Stand Uri zum Aufsehen mahnte. Da tat Uri einen großen Lufz. Als im Jahre 1707 „durch ein überschwänglich Wasserfluß die brig, so von Holz war, hinweggenommen, so ist mit Einrath unsern gnädigen Herren von Urn Erachtet worden, durch den gählingen bärg zuobrächen, damit fürderhin die grossen

unkösten gedachter holzinen brug Erspahrt werde.“ Uri baute mit keckem Griff das „Urnerloch“, einen Tunnel von 64 Meter Länge, parallel durch die Felsen zur alten stiebenden Brücke; er hat 8149 Urner Gulden gekostet, ist  $4\frac{1}{2}$  Meter hoch und 3 Meter breit durch den Kirchberg gesprengt worden. Der Gotthard war wieder einmal gerettet.

Man hat im Anfang des 18. Jahrhunderts dieses 64 Meter lange Urnerloch nicht weniger bewundert als 170 Jahre später den großen Tunnel von 15 Kilometer Länge, und es ist fast ein Wunder, daß dieses Urnerloch nicht nach berühmtem Muster ein Teufelsloch genannt worden ist. Aber man hat doch einige Fortschritte gemacht seit dem Bau der Teufelsbrücke; das Pulver war inzwischen erfunden worden, und der Erbauer des Urnerloches war ein bekannter Mann, ein Tessiner Pietro Morettini aus Cerentino im Maggiatal. Sie hätten ihm auch ein Denkmal setzen dürfen, oben am Ausgang des Urnerlochs, wo die Straße der Schrecken ein Ende hat und das „lachende Beländ“ des Urserentales sich auftut auf einen Schlag, die größte Ueberraschung des ganzen Gotthardweges.

## Das Tal von Urseren.

Der Holländer, mit dem ich in der Schöllenenbahn nach Andermatt hinauffuhr, schüttelte ungläubig den Kopf, als ich ihm sagte, daß diese Bahn nicht auf einen Berg, sondern in ein Tal hinauffahre. Der Mynheer war mit dem alten Gotthardglauben hergekommen, stellte sich den Gotthard als einen Berg, als einen Gipfel vor; man hatte ihm das so gesagt in Holland, und die Holländer haben ein gewisses Recht, sich um den Gotthard etwas zu kümmern, denn sie beziehen ja ihr Wasser zu einem schönen Teil vom Gotthard her. Der Holländer ist vollständig entschuldigt, wenn er sich den Gotthard als einen hohen Berg vorstellt, als einen Gipfel, wie das Matterhorn und den Monte Rosa; es gibt Leute, die näher am Gotthard zu Hause sind und die auch des guten Glaubens sind, daß es einen Gotthardberg, einen Piz San Gottardo gebe, so tief steckt der Respekt vor dem heiligen Gotthard in den Köpfen des Volkes.

Der beste Beweis, daß es einen Gotthardgipfel nicht gibt, ist die Tatsache, daß auf diesem Berge ein Tal liegt, ein Tal, das dem Gotthard früher sogar den Namen gegeben hat. Bis gegen das Ende des dreizehnten Jahrhunderts hieß der Uebergang von Uri

nach Tessin Urserenberg, Mons Urfare, und es war dann einem fremden Bischof aus Hildesheim vorbehalten, dem Urserenberg einen frommeren und wohlklingenderen Namen zu geben, Sankt Gotthard. Das Kloster Disentis wird dabei wahrscheinlich mitgeholfen haben. Aber im Anfang war das Tal, das Tal von Urseren, und von diesem Tal hat der Berg seinen Namen bezogen, bis sich die Kirche liebevoll der Sache annahm: „Ôte-toi de là, que je m'y mette!“

Der Gotthard ist entschieden auf die Nord-Südrichtung eingestellt, und das drollige Hochtal, das dreihundert Meter über dem Gotthardtunnel nach Ost-West orientiert auf dem Gotthard liegt, bildet eigentlich eine geographische Quertreiberei. Aber es ist trotzdem ein guterfundenes, schönes Tal, das gut ins Gotthardrevier hineinpaßt, dem Passe Abwechslung und Halt gibt und der Welt den Beweis leistet, daß auf dem Gotthardsberge ein Quertal mit drei Dörfern Platz hat. Wo ist, bitte, in den Alpen ein Berg zu finden, der sich auf seinem Dache drei Dörfer leisten könnte?

Es wird behauptet, daß die Zugvögel bei ihrer Reise über die Alpen mit Vorliebe im Tal von Urseren rasten, und kein Gotthardfahrer ist in früheren Zeiten über die Alpen gezogen, ohne dieses Tal an der Matte zu preisen. Was wohl nicht zum geringsten Teil damit erklärt werden muß, daß alle Gotthardreisenden mit einem großen Schnauf der Erleichterung ins Urserental

gekommen sind, denn nach den Schrecklichkeiten der Schöllenen und der Teufelsbrücke hat das sonnige Tal die Seelen wieder ins Gleichgewicht gebracht. Schiller hat das schon besungen, obschon er nie in Udermatt war:

Da öffnet sich schwarz ein schauriges Thor,  
Du glaubst dich im Reiche der Schatten.  
Dann tut sich ein lachend Gelände hervor,  
Wo der Herbst und der Frühling sich gatten.

Das klingt nicht übertrieben poetisch, dieses „gatten“; aber es mußte eben auf das „Reich der Schatten“, worunter die Schöllenen zu verstehen ist, ein Reim gefunden werden, und auch Dichtersfürsten kommen ab und zu in den Fall, nach dem Texte „Reim dich oder ich freß dich“ zu dichten. Goethe, der persönlich des Weges gezogen ist, hat seiner Freude nach der Ueberwindung der Schöllenen in sehr prosaischen Worten im Reisetagebuch Ausdruck gegeben: „An der Matte. Trefflicher Käs. Sauwohl und Projekte.“ In dem „sauwohl“, das man der Feder des Herrn Wolfgang von Goethe kaum zugetraut hätte, spricht deutlich die Freude, der Gefahr und der Teufelsbrücke entronnen zu sein. Da wir gerade auf literarische Pfade geraten sind, so wäre vielleicht auch der Pater Plazidus a Speccha von Disentis zu zitieren, der vor 150 Jahren sich viel im Gotthardgebiete herumgetrieben hat; er schreibt von Urseren, es liege wie eine Sternwarte, und die Himmelslichter erscheinen von hier aus weit

glänzender als gewöhnlich; Ursäre sei der Tanzboden der lebendigen Wolken.

Auf diesem Tanzboden sind Sommerfrischen entstanden, in Andermatt, Hospental und Realp, und es sommerfrischelt sich hübsch. Es ist einem, um mit Goethe zu reden, „sauwohl“ im Urserental, man schläft prächtig 1444 Meter über Meer, und man spürt nichts davon, wenn nachts 1 Uhr 15 der Schnellzug Stuttgart-Zürich-Benua und um 3 Uhr 2 Minuten in der Gegenrichtung der Expresß Mailand-Basel-Berlin dreihundert Meter unter der Matraze durchrasselt. Man hört nur den Nachtwächter von Andermatt, der altoäterisch die Stunden ausruft: „Losed, was i Eu will sage, die Block' hat zwölf erschlage.“ Er ist ein Italiener, der Nachtwächter von Andermatt, aus Bologna, in der deutschen Grammatik nicht besonders bewandert, und er ruft „erschlage“ statt „geschlage“, was gar nichts ausmacht, denn man hört ihn nur in der ersten Nacht, und nachher schläft man in Andermatt wie ein Mungg, dreihundert Meter über dem rasselnden Mailänder Expresß.

Dieses Urserental ist etwas für sich, etwas Ganzes, Geschlossenes und Abgerundetes, das mit der übrigen Welt nicht viel zu tun hat. Der Talkessel ist zwei Stunden lang, eine halbe Stunde breit; Berge von respektabler Höhe schließen das Tal von allen Seiten ein; drei große Paßstraßen: Gotthard, Furka und





Urserental

Phot. Wehrli-Verlag, Kilchberg-Zürich

Oberalp, senken sich in den Talboden herab, und im Norden verriegelt die Schöllenen den Ausgang in die Welt. Schöne Wiesengründe liegen im Tal, zahm schlängelt sich die Reuß durch die saftigen Matten, und niemand würde diesem friedsamem Fluß die Tollheiten zutrauen, die bald nachher in der Schöllenen verbrochen werden. Nur etwas fehlt dem Urserental, der Wald; der weite Kessel ist baumlos, ein Stück Bannwald südlich von Andermatt ausgenommen. Die stiebende Brücke in der Schöllenen mit ihren ewigen Reparaturen habe den ganzen Waldbestand des Urserentales aufgefressen. Das Tal von Urseren soll früher ein See gewesen sein, ein See auf dem Gotthard, bis sich dann das Wasser zwischen Kirchberg und Teufelsberg seinen Durchpaß verschaffte in der Schöllenen. Es werden ungemütliche Tage gewesen sein damals für Göschenen und die Urner weiter unten, als sich der Urserensee entleerte. Aber vielleicht gab es damals noch keine Urner; die Geschichte wird lange vor der Zeit Wilhelm Tells passiert sein. Vor einigen Jahren ist allen Ernstes der Gedanke aufgetaucht, es könnte da wieder ein See hergerichtet werden, ein großer zentraler Stausee für eine Kraftreserve der Schweiz. Es waren schon Pläne da, Berechnungen über den Wasserinhalt des großen Beckens und über die vielen hunderttausend PS, die da gewonnen werden könnten. Aber man ist doch davor

zurückgeschreckt, ein ganzes Tal mit drei Dörfern zu ersäufen, und es sind allgemach der Stangen und der Pferdekräfte genug im Vaterland.

Dieses seltsame Tal auf dem Gotthard war Jahrhunderte lang auf sich selbst gestellt. Die Bevölkerung ist nicht ernerischen Ursprungs; sie ist vom Wallis her über die Furka eingewandert; Urseren hat heute noch seine eigene Korporation, seine Talbürgergemeinde neben der Korporation Uri, und es hat sein eigenes Rathaus, das Rathaus Urseren, das an der Front nicht den Urstier, sondern einen Bären mit dem Kreuz auf dem Rücken im Wappen trägt. Die Gelehrten sind einig, daß das Tal seinen Namen von den Bären hat, wie Orsières im Wallis. Die Leute von Urseren sind Walser, die aus dem oberen Rhonetal eingewandert sind, wie die Walser in Graubünden und im Vorarlberg. Dr. Robert Hoppeler, der Wasserforscher, der über „Ursern im Mittelalter“ zur fünften Zentenarfeier des ewigen Landrechtes mit Uri im Jahre 1910 eine Jubiläumsschrift geliefert hat, stellt die historische Lage des Tales fest:

Erstmals 1283 ist von „Urserron“ urkundlich die Rede. Unzweifelhaft ist der Name wie auch eine Reihe anderer Orts- und Flurbezeichnungen, Hospental, Realp, Cuspis, Barschun, Furca, romanischen Ursprungs, ein Beweis, daß der gegenwärtigen deutschen eine romanische Bevölkerung vorausgegangen ist.

Schon den Römern war das Tal bekannt. Seit uralters führte ein stark frequentierter Verkehrsweg — nicht etwa über den Gotthard — sondern aus dem Vorderrheintal über die Oberalp nach Urseren und von da über die Furka ins Rhonetal. Vom unteren Reußtal, also von Uri, war Urseren bis ins späte Mittelalter durch den gewaltigen Felsenriegel des Bähberges fast völlig abgeschlossen. Ein beschwerlicher Saumpfad war wenig begangen; mit der Außenwelt stand infolgedessen die Talschaft bloß im Osten und Westen in Verbindung. Beim Eintritt in die durch Urkunden erhelltete Geschichte, am Ende des 13. und im Anfang des 14. Jahrhunderts, ist Urseren von einer deutschsprechenden Bevölkerung bewohnt; daß diese nur aus dem oberen Rhonetal eingewandert sein kann, beweisen die ältesten erkennbaren Rechtszustände der Talschaft. Urseren ist eine Walserkolonie.

Mit dem Bau der stiebenden Brücke ist der Gotthardpaß geöffnet und damit auch das Urserental wirtschaftlich in eine ganz neue Richtung eingestellt worden. Uri bekam den neuen Paß in die Hände, und der zielbewußten ernerischen Paßpolitik hatte sich bald auch Urseren zu fügen. Im Jahre 1410 wurde Urseren zu einem ewigen Landrecht mit Uri gezwungen und es war aus mit der alten Selbständigkeit. Das ist den Leuten von Urseren noch

lange nachgegangen. Im Jahre 1788 hat ein Malteser Ritter, der über den Gotthard gezogen ist, um die Insel Malta gegen einen Angriff der Türken zu schützen, im Urserental eingekehrt bei einem Gastwirt, den er als einen der vornehmsten im Tale rühmt. Dieser Gastwirt hat sich, 378 Jahre nach dem Abschluß des Landrechtes mit Uri, also bei dem Fremden beklagt:

„Es ist mir sehr lieb, daß Sie von dem kleinen Winkel, den wir in der Schweiz bewohnen, so vortheilhaft denken. Sie wären wohl würdig, da Sie als Unterthan einer absoluten Monarchie die Rechte des Menschen so gut kennen, in einer Hütte dieses Thals geböhren zu seyn. Hören Sie jedoch, was ich Ihnen sagen will. Ich will eben so freymüthig sprechen, wie Sie. Die Glückseligkeit, deren wir genießen, ist nicht so rein, nicht so vollkommen, als Sie glauben. Lassen Sie mich Ihnen die geheime Wunde meines Herzens aufdecken. Wir leben unter einem Schutz! Dieses Wort bedarf keiner Erklärung. Es bedeutet fast eben so viel als das Wort Herr, woran ich ersticken möchte. So oft ich jene unzugänglichen Bergmauern betrachte, die mich beschützen, muß ich darüber seufzen, daß ich noch andre Beschützer habe. Ja bey dem blossen Gedanken einer Appellation an das souveraine Rathskollegium von Uri muß ich seufzen. Ich kann nicht mit kaltem Blut

daran gedenken, daß ich genöthiget war, zweien Kommissäre von Altdorf, welche vor einigen Monaten zu uns geschickt worden sind, um über einen Bürger aus Urseren gerichtliche Untersuchungen anzustellen, in meinem Hause zu beherbergen. Ich weiß freulich nur allzuwohl, daß zwischen dem Grade von Freiheit, dessen ich genieße, und zwischen dem Hirngespinnste von Freiheit, dessen man in Frankreich genießet, ein unendlicher Unterschied ist. Dem ungeachtet kann ich nicht sagen, daß ich mich in einem ganz unabhängigen Zustande befinde. Ein Richter aus Uri ist befugt, auf dem Boden, wo ich lebe, einen Machtpruch zu tun, und hat ihn wirklich getan. Uri hält den Schutz über Urseren, und dies schlägt mich nieder.“ (Historisches Neujahrsblatt für den Kanton Uri 1923.)

Wenn der erste Verkehr durch das Urserental von Ost nach West gegangen ist, so hat mit der Oeffnung der Schöllenen der große Völkerweg von Nord nach Süd, der Gotthard, die Oberhand gewonnen, und er war und blieb dann ausschlaggebend für die Entwicklung des Tales von Urseren. Das Tal hat bis zur Eröffnung der Bahn im Jahre 1882 vom Gotthard gelebt. Der Transport von Personen und Gütern über den Paß brachte Verdienst in das Tal. Man hat das schon früh begriffen und am Gotthard nach dem Muster der alten Bündner Portengemeinschaften eine Transitorganisation geschaffen, die den Verkehr

über den Gotthard säuberlich regelte und monopolisierte. Urner, Urserer und Liviner arbeiteten Hand in Hand und es war gesorgt, daß dabei keiner zu kurz kam. Die Urner besorgten die Transporte von Flüelen bis Böschönen; dort mußten sie die Weiterexpedition den Urserern übergeben, die das Monopol für den Transport bis auf den Gotthard besaßen, wo dann die Leventiner mit ihren Saumtieren bereitstanden. Es war eine saubere Teilung des Gotthardprofits, wobei allerdings die Herren von Uri und ihre Verbündeten von Livinen im Tessin sich nach und nach das Recht erwarben, auch über das Gebiet von Urseren zu säumen. Von dem Kaufmannsgut wurde eine „Fürleite“ erhoben, eine Abgabe, aus deren Ertrag der Gotthardweg und die Brücken unterhalten wurden. Die Luzerner, die auch am Transportgeschäft über den Gotthard beteiligt waren, haben umsonst versucht, ihre Fracht direkt über den Berg zu bringen; sie mußten sie den Urnern, dann den Urserern und den Livinern abtreten. Ähnlich ist es den Oberwallisern und den Bündner Oberländern ergangen.

Hoppeler macht in seiner Jubiläumsschrift nähere Angaben über die Organisation des Transites durch Urseren. Das Monopol lag nicht in den Händen einer Säumergesellschaft, sondern war Sache der ganzen Talgemeinde; jeder Talmann, der sich zum „Teil“

meldete, hatte Zutritt zum Säumerdienst. Nach einer bestimmten Rehrordnung wurde jedem Fuhrmann seine Fracht, der Teilsaum, zur Spedition zugewiesen; der Transport erfolgte mit Saumtieren, Ochsen und Schlitten von der Grenze der einen Teilgenossenschaft bis zu der Grenze der andern, für die Säumer des Urserentales von Böschenen bis auf das Gotthardhospiz. An beiden Orten befanden sich Susten, Lagerhäuser; eine Sust stand auch in Hospental. Der Fuhrmann war verpflichtet, den Teil, der ihm nach der Fahrordnung zugewiesen war, noch am selben oder spätestens am folgenden Tage zu fertigen; nur am Sonntag war das Säumen untersagt. Mindestens je den dritten Teil hatte ein Talmann persönlich zu führen, ansonst er für den Rest des laufenden Halbjahres vom „Teil“ ausgeschlossen wurde. Für den Schaden, den die Knechte eines Talmanns verschuldeten, haftete der Meister gegenüber den Kaufleuten und gegenüber der Gemeinde. Die Pferde der Reisenden durften längs der Gotthardstraße grasen, und den Säumern war verboten, Trinkgelder zu fordern. Von Beraubungen am Gotthard ist in den Urkunden nicht die Rede; der Paß scheint sicher gewesen zu sein, und berücktigter war die Passage weiter unten im Tessin, am Monte Ceneri, wo noch in den letzten Jahren des alten Gotthardverkehrs ein regelrechter Raubüberfall auf die eidgenössische Post stattgefunden hat.



Ab und zu scheint der Saumverkehr über den Gotthard auch gestockt zu haben. Das beweist ein Brief, den am 9. August 1539 Bürgermeister und Rat zu Basel an den Schultheißen von Luzern geschrieben haben:

„Fürer, getreuen lieben Eidgenossen, erklagen sich die so die kauffmannsgütern by uns zu Euch und über den Gotthart fertigen, wie sy mit Iren gütern nit gefürderet, sonder der massen am Berg gehindert, das sy ein andere strassen zu suchen, und nemlich für Walenstadt uff ze faren willens sin sollend. Das haben wir Euch ganz guter meynung nit bergen wollen und tragend nit zweiffel, Ir, als die verstendigen, haben lichtlich abzenemmen, wo das beschehen, Euer Strass widerlegt, ob das Euer Nutz oder nit sin werde, daruff inschens zu thund, damit dise Clag abgestellt und hieofür verhütet, und die andere Strass unangenommen plibe.“

Wenn der alte Gotthardverkehr auch gut organisiert war, so hatte er doch Mühe, sich gegen die Konkurrenz der Bündnerpässe zu halten. Sie spedierten billiger als der Gotthard, waren auch von Kaiser und Reich und Bischöfen begünstigt. Die Weg- und Brückenreparaturen am Gotthard, in der Schöllenen, in der Val Tremola und im Dazio grande kosteten viel Geld, und das erhöhte Zölle und Frachten. Dazu kam die berühmte stiebende Brücke, der wunde Punkt

des alten Gotthardpasses, die manchen davon abhielt, den Weg nach Italien über den Gotthard einzuschlagen. Es wird lebendig her- und zugegangen sein auf dem alten Saumpfad, in Andermatt und in Hospental; aber zu groß darf man sich den Warenverkehr, mit heutigen Augen gemessen, doch nicht vorstellen. Der Verkehrshistoriker Alois Schulte rechnet aus, daß zwei Güterzüge der heutigen Gotthardbahn imstande sein würden, in ein paar Stunden die Waren nach Italien zu befördern, die früher von den Saumtieren im Laufe eines ganzen Jahres über den Berg geschleppt wurden.

Als im Jahre 1882 die Gotthardbahn eröffnet wurde und die Leute glaubten, daß nun sogar die Zugvögel den Weg durch den Tunnel einschlagen würden, da meinte das Urserental, daß sein letztes Stündlein geschlagen habe. Wenn man damals mit dem Plan gekommen wäre, aus dem Urserental einen großen Stausee zu machen, man hätte das Tal billig bekommen. Aber die Suppe wurde nicht so heiß gegessen, wie sie gekocht wurde. Es war in den ersten Jahren der Gotthardbahn einsam im Urserental; doch nach und nach hat sich Urseren vom Schreck erholt, der historische Gotthardpaß ließ sich auf die Dauer nicht unterkriegen dem Tunnel zum Trotz, und neues Leben ist eingezogen in die Dörfer. Die alten Straßen über die Berge sind wieder lebendig geworden, und

die graniteneu Fahrbahnen der Dorfstraßen von Andermatt und Hospenthal, die so viel bunten Postverkehr erlebt hatten, wurden wieder zu Ehren gezogen. Man kann das am besten konstatieren, wenn man um die Mittagszeit eine halbe Stunde auf die Brückenmauer von Andermatt hockt und zuschaut, was da alles vorüberzieht. Neben dem Volk mit Rucksack und Stecken, das nach alter guter Manier zu Fuß über Gotthard und Furka wandert, rollen in langen Reihen die Autos vorbei, die gelben Wagen der eidgenössischen Post, Reifewagen von Cook und Lunn, private Tourenwagen, Fiat und Ansaldo, Mercedes und Benz, Peugeot und Citroen, Marken und Schilder aller Länder. Und man merkt's auf der alten Brücke von Andermatt: die Straße ist wieder Trumpf. Das große Fremdenreservoir des Bierwaldstättersees schickt Tag für Tag in unzähligen Wagen sein Volk ins Urserental hinauf, denn die Reise vom Bierwaldstättersee über Furka und Grimsel ist nun zur Tages-tour geworden: Man nimmt am Morgen in Luzern noch das berühmte „Schweizer Frühstück“ ein, fährt um 11 Uhr über die alte Gotthardbrücke in Andermatt, ist um 1 Uhr auf der Furka, um 4 Uhr auf der Grimsel und abends zum „Diner“ wieder im Hotel in Luzern. All right! Ich mag die Holdrio-Wagen nicht übertrieben gut leiden, weil ich finde, daß geteiltes Reifevergnügen — geteilt durch 30 — nur als

mäßige Freude gelten kann; aber wenn ich ein Engländer wäre oder ein Amerikaner, dann würde ich weiß Gott auch so durch das Swizerland fahren. Die gelben Postautos allein haben im Sommer 1925 über 30 000 Reisende nach Andermatt gebracht, 1955 über die Furka, 8818 über die Oberalp und 3809 über den Gotthard.

Die alten Häuser in Andermatt schauen verduzt auf das moderne Treiben herab. Sie sind alle mit der Giebelseite gegen die Straße gestellt, haben Runzeln und verwetternete Schermen, und sie haben schon mancherlei Reisevolk die Straße ziehen sehen. So bunt wie heute aber ist es noch nie her- und zugegangen. Doch — einmal, am 25. September 1799; da kam General Suworow mit seinen 18 000 Russen vom Gotthard herunter; eine Gedenktafel meldet, wo der Generalissimus an jenem Abend geschlafen hat. Es stehen Häuser in Andermatt, die das noch miterlebt haben; auch alte verrostete Tavernenschilder baumeln noch gemütlich in die Straße herein, die heute viel zu eng ist für die Autos der Post, die Camions von Cook und Lunn und für die Batterien und Säumerkolonnen der Gotthardbesatzung.

Als ein langer weißer Strich, hie und da sanft geknickt und mit einer kurzen Steigung bei Hospental, zieht sich die Straße von Urseren durch die ganze Länge des Tals. Eine prächtige Gelegenheit zum

Traben für die Gotthardoffiziere, die sonst nicht viel zum Reiten kommen. Der Fußgänger fühlt sich auf dieser Straße stark an die Wand gedrückt; die Autos, die von der Furka und vom Gotthard kommen, sind die Herren der Straße, und es ist nichts zu wollen. So schön und grün das Tal ist, so kurzweilig die Reuß sich durch den Boden schlängelt und so prächtig die Spitzberge im Norden dastehen — dem Wandersmann wäre doch zu raten, die Strecke Hospental-Realp sich nicht unbedingt als Fußtour im Reiseprogramm vorzumerken.

Über Hospental muß man gesehen haben. Dieses Hospental, das man eigentlich mit „th“ schreiben sollte, ist ein flottes Bergnest und ein feiner Ausgangspunkt für einen historischen Paß. Der Ort hat Klasse und Eigenart, noch mehr als Andermatt. Die stattlichen Häuser sind unregelmäßig an die Straße gestellt, bald weiter vorn, bald etwas zurück, und sie pfeifen auf eine Baulinie; die meisten standen wohl schon, bevor die Straße da war — man muß sich am Gotthard immer wieder erinnern, daß die große Straße erst im Jahre 1830 fertig wurde und daß vorher nur ein Saumweg über den Berg ging. Wie dieser Saumweg etwa ausgesehen hat, das kann man nirgends besser als in Hospental feststellen, an dem schönen alten Brücklein, das hart neben der neuen Brücke seinen verwetterten Bogen über die Gotthardreuß

spannt. Ueber dieses Brücklein, das man pietätvoll aus Respekt vor dem Gotthard hat stehen lassen, ist vor 1830 der Gotthardverkehr gegangen. Es hat nicht viel mehr als zwei Meter Fahrbahn und ist mit Kollsteinen gepflastert. Auf der Ostseite des ehrwürdigen Brückleins steht ein Gasthaus, das aus dem Jahre 1703 stammt; an diesem Hause verkündet eine Inschrift, daß hier am 24. September 1799 das Quartier des Generalissimus Suworow gewesen sei. Am 25. September hat der General in Andermatt geschlafen; die kurze Etappe ist durch den scharfen Widerstand zu erklären, den die Russen in der Schöllenen gefunden haben.

Die alte Brücke ist nicht die einzige Merkwürdigkeit von Hospental. Vor dem goldenen Leuen, der ehrenhaft als echte alte Paßherberge dasteht, plätschert ein malenswerter Brunnen versonnen in den Tag hinein, und daneben döselst ein verhußeltes Häuschen aus dem Jahre 1717. Die haben noch Russen gesehen, das Häuschen, der Brunnen und der goldene Leuen. Der älteste Hospentaler aber wird der klozige Turm sein, der wehrhaft und truzig auf einem Hügel mitten im Dorfe steht. Das ist der Regent von Urseren. Man hat ihn zum „Langobardenturm“ gemacht, ohne genügende Beweise für eine langobardische Abkunft zur Hand zu haben. Das Volk der Berge liebt es, alte Wege und altes Gemäuer als römisch, lango-

bardisch oder gar sarazenisch zu betrachten, denn das Volk liebt die Sagen und Legenden mehr als die historische Wissenschaft. Ein Weglein führt rings um den hohen Turm der Langobarden, und da hat man auch den schönsten Ueberblick über das ganze Urserental, über den grünen Boden, die Berge, über Andermatt mit seinen Hotels und Kasernen; man sieht die ersten Kehren der Oberalpstraße und der Gotthardstraße, den Bätz und den Schölleneingang und hoch oben wie ein Adlernerst das Fort Stöckli.

Die Gelehrten sind in der Erklärung des Namens Hospental nicht einig. Die einen nehmen als selbstverständlich an, daß man auf römische Quellen zurückzugehen und an ein „hospitium“ oder „hospitaculum“ zu denken habe, denn wenn auch römischer Verkehr nicht über den Gotthard gegangen ist, so seien doch die Römer vom Wallis her über die Furka und über die Oberalp nach Rhätien gezogen. Die andern aber stellen nicht weniger fröhlich den Satz auf, daß der Name mit einem Hospital nichts zu tun habe; er stamme vielmehr von dem Buspistal her, das weiter oben am Gotthard liegt. Es müssen noch Lanzen in diesen Streit getragen werden. Dr. Robert Hoppeler weicht dem Streit aus; er erwähnt nur, daß die Edlen von Hospental, niederer Dienstadel, ihren Namen von dem festen Wohnturm herleiten, daß sie seit 1285 als Disentiser Ministerialen erscheinen und daß 1425 ein

Walter Meyer den Turm zu Hospental an einen Jenni Switer von Ursern veräußert habe.

Am Ostausgang von Hospental trennen sich die Wege nach der Furka und nach dem Gotthard. Eine alte Sust, die jetzt Zeughaus ist, markiert den wichtigen Punkt, und eine Kapelle mit einer hübschen Vorhalle macht mit einer Inschrift aufmerksam auf die welt-historische Bedeutung dieser Straßengabelung:

Hier trennt der Weg, o Freund, wo gehst du hin?  
Willst du zum ew'gen Rom hinunterziehen,  
Sinab zum heil'gen Köln, zum deutschen Rhein,  
Nach Westen weit ins Frankenland hinein?

Der Wegweiser, der offiziell in der Nähe neben der alten Sust steht, nimmt's weniger poetisch, aber präziser: Gotthardhospiß 10 km, Furka 18,8 km, Böschenen 8,5 km. Das ist für die Autos und für die eilfertigen Touristen. Für den beschaulichen Gänger sagt die naive Inschrift an der Kapelle von Hospental mehr. Sie erinnert ihn daran, daß man hier auf einem Brennpunkte der Welt steht, daß hier die Quellen der europäischen Ströme entspringen, daß man hier auf der Zinne Europas zu stehen die Ehre hat. Der Automobilfahrer, der heute am Wegweiser von Hospental vorbeihuscht, und der seine Geschwindigkeit, so schwer es fallen mag, bis auf weiteres auf 18 Kilometer einstellt, dieser Automobilfahrer denkt nicht ans ew'ge Rom, ans heilige Köln und ans weite



Frankenland; er denkt nur an den Wegweiser: 20,8 km nach Airolo, 30,8 km nach Bletsch, 41,5 km nach Flüelen. Es bleibt dem besinnlichen Wanderer vorbehalten, eine stille Betrachtung über die Bedeutung des Gotthards auf der Karte Europas anzustellen. Dabei braucht man nicht den philosophischen Gedankenwegen des Urner Historiographen Karl Franz Lusser zu folgen, der tiefsinnig auf der Höhe des Gotthards Rhein, Reuß, Rhone und Tessin besingt und der dem Rhein nachsagt, er drohe zuerst halb Deutschland zu verschlingen und versande dann „als warnendes Bild großer, nach Universalherrschaft strebender Fürsten und Reiche“ namenlos im Moraste Hollands.

Wenn das Tal von Urseren schon durch das Wiederaufleben der alten Bergstraßen aus der Verödung gerettet worden ist, so hat es nun auch eine Bahn erhalten. Eine Bahn, die den alten historischen Talweg in der Ost-West-Richtung einschlägt, eine Bahn, die rechtwinklig dreihundert Meter über dem großen Tunnel die Gotthardlinie schneidet. Ein Schienenstrang kommt aus dem Wallis durch die Furka, durchschneidet den Talboden von Urseren der ganzen Länge nach, klettert über die Paßhöhe der Oberalp und schließt sich in Disentis an die Rhätischen Bahnen an. Man fährt nun von Zermatt ins Engadin über Hospental und Andermatt; das Nordportal des Simplons ist mit dem Nordeingang des Gotthardtunnels verbunden,



Lucendrosee und Monte Prosa

Phot. Wehrli Verlag, Rorschach-Zürich

die große Lücke, die auf der Schweizerischen Eisenbahnkarte zwischen dem Rhonetal und dem Vorderrheintal gähnte, ist ausgefüllt. Das Tal von Urseren liegt mitten drin in dieser neuen Bahnverbindung zwischen dem Wallis und Graubünden, und es setzt große Hoffnungen auf den heiß umstrittenen Schienenstrang, der im Jahre 1926 fertig geworden ist nach einer langen Leidensgeschichte. Die Stationen Realp, Hospental und Andermatt standen schon beim Ausbruch des Krieges im Jahre 1914 fertig da, und das Geleise war gelegt von der Furka bis zur Oberalp. Mehr als zehn Jahre lang wuchs das Gras zwischen den rostigen Schienen, die Stationen verödeten und dem Volk von Urseren ging der Glaube an die Furkabahn verloren. Aber nun fährt sie fröhlich pfeifend durchs Tal, krabbelt die Oberalp hinauf, transportiert fremdes Volk von Zermatt nach St. Moritz. Und das geschieht alles auf dem Rücken des Gotthards, der sich gutmütig auch das noch gefallen läßt.

## Auf dem Hospiz.

Der zweieinhalbstündige Weg von Hospental zum Gotthardhospiz ist ein gemächlicher Spaziergang, und er hat gar nichts Aufregendes an sich. Hospental liegt 1484, die Paßhöhe 2112 Meter über Meer. So bequem — „ring“ heißt es in der Sprache der Eidgenossen — kommt man nirgends auf einen Paß von 2100 Metern. Das ist die zahmste Strecke des ganzen Gotthardweges; die Russen Suworows, die von Süden herkamen und die den Monte Piottino und die Bal Tremola hinter sich hatten, werden fröhlich dieses Weges gezogen sein, da sie ja kaum wußten, was ihrer weiter unten in der Schöllenen noch wartete. Es geht von Hospental einige gemütliche Kehren hinauf; man sieht auf das Dorf hinab, das sich so traulich um den alten Turm der Langobarden schmiegt, sieht in die Felsgipfel der Spitzberge hinüber, schaut durch die Lücke der Schöllenen auf ferne blaue Berge aus dem Revier des Tessitals, und man steht im Banne der Kanonen vom „Bäz“, die direkt auf den Ausgang der Gotthardstraße dräuen. Man begreift, wie sie's meinen.

In geraden Strichen, bis weit hinauf auf der linken Talseite, zielbewußt und korrekt mit gleichmäßiger

Steigung in den Hang hineingetrieben, zieht sich die alte Gotthardstraße bergan. Sie könnte heute kaum besser angelegt werden. Tief unten hört man die Gotthardreiß auf breitem Boden talwärts rauschen, und man sieht auch den alten Gotthardweg durch den Boden ziehn, vom Gamssteg bis zum Mätteli; Leute, die's eilig haben und die möglichst rasch nach Italien gelangen wollen, schlagen ohne großen Profit diesen alten Saumweg ein. Es wird auch dort unten nicht romantisch sein, so wenig wie oben auf der Straße. Felsen, nichts als Felsen, links und rechts, die junge Reuß, sprudelnde Seitenbäche, aber kein Wald, keine Ueberraschung, kein Defilé und kein schauriges Tor. Goethe hat da in sein Tagebüchlein geschrieben: „Schnee, nackter Fels und Moos und Sturmwind und Wolken . . . das Geräusch des Wasserfalls . . . der Saumrosse Klingeln . . . Dede wie im Thale des Todes . . . mit Bebeinen besäet . . . Nebel . . . See.“

Aber man sage mir nicht, daß dieser Aufstieg von Hospental zum Hospiz reizlos sei. Man hat doch die Berge, die Felsen, die Bäche, den blauen Himmel und die Wolken, die drüber ziehn, hat Alpenrosen und Enzianen am Weg und man hat ein großes Ziel vor sich, den Gotthard. Und auf der beschaulichen Wanderung, die durch keine Aufdringlichkeiten gestört wird, hat man Zeit, sich ganz dem stillen Zauber der alten Straße hinzugeben und Märchen und Legenden aus-

zusinnen über das, was auf diesem Wege gegangen. Die alten Eidgenossen kommen einem in den Sinn, die in rauf lustigen Kriegsfahrten mit Hellebarden und langen Spießen über diesen Pfad auf ennetbirgische Landerwerbung ausgezogen sind bis hinab an die Tore von Mailand und Pavia; an die Russen denkt man und an die Bauern der Urschweiz, die mit ihrem Vieh auf die welschen Märkte von Varese und Gallarate fahren, und in buntem Zug gehen einem durch den Sinn die Pilger und die Söldner, die Kaufleute und die fahrenden Schüler, die diplomatischen Kuriere und die romfahrenden Bischöfe, Mönche, Fürsten, Kriegsknechte, Gesandte und eidgenössische Syndikatore, die wie Herr Hans Jakob Fäsch von Basel zur Jahresrechnung nach Bellenz, Luggerus und Lauis in die Vogteien reisten. Die Reisebücher haben unrecht: Es ist fein, auf der alten Gotthardstraße von Hospental auf den Gotthard zu wandern, mit einem guten Kameraden, den alten Wehrsteinen, den Felsen, den Bächen und der munteren Gotthardreiß entlang, die ihr Wasser unbewußt zum „heiligen Köln“, zum deutschen Rhein sprudelt, unten neben dem alten, alten Saumweg zwischen dem Mätteli und dem Gamssteg.

Die Straße hält sich immer auf der linken Seite der Gotthardreiß. Eine einzige Menschengiedelung liegt am Weg, das „Mätteli“ mit einem Wirtshäuschen und einem grauen Schußhaus für die „Rutner“ der

alten Zeit. Eine Abwechslung, für die der Wanderer dankbar ist, bereitet zur Linken das Guspistal, aus dem ein kecker weißer Gipfel herauschaut. Da muß man einen Augenblick stille stehen — denn das ist nun der Gotthard. Auf der Karte heißt er allerdings anders: Pizzo Centrale. Aber dieser zentrale Piz ist im Grunde genommen nichts anderes als der Mittel- und Brennpunkt des Gotthardgebietes, und wenn er noch einige hundert Meter höher wäre, wenn er herrischer in die Welt hineinschauen würde, wenn die geistlichen Herren, die den alten Paß über den Urserenberg nach einem Heiligen getauft haben, diesen Pizzo Centrale gekannt hätten, so hätten sie ihn Sankt Gotthard getauft. Und dann käme der Schweizer nicht mehr in Verlegenheit, wenn er von den Deutschen und den Engländern nach dem Gotthardberge gefragt wird. Denn der Fremde erwartet bestimmt einen Berg, einen Gipfel, und zwar einen imponierenden matterhornhaften Gipfel, wenn er auf der berühmtesten Bahn der Welt hergefahren kommt und über die ehrwürdigste Alpenstraße wandert.

Der Pfarrer Hans Rudolf Schinz schildert in seinen „Beiträgen zur nähern Kenntniß des Schweizerlandes“ ganz hübsch, wie dieser Teil des Gotthardweges im 17. Jahrhundert ausgesehen hat: „Die Straß ist überall, wo sie steil Berg an geht, wohl gepflastert, für den Fußgänger bequemer, als für den Reuter, dessen

Pferd, besonders wenn es sich der Bergstraßen nicht wohl gewohnt ist, oft glitscht und stolpert. Die Pflastersteine sind meistens rohe Felsen-Brocken oder Schiefeln, deren scharfe Ecken zarten Füßen nicht wohl behagen; man muß starke Schuhe haben, wenn sie die Reise über den Gotthard aushalten sollen. An einigen Orten ist der Berg so steil, daß die Straße nichts anders als eine trockene an den Berg angestützte Mauer ist; sie geht auch oft zickzack in so scharfen Winkeln sich emporkrümmend, daß unsere 19 Pferde in einer Strecke von 200 Schritten auf der Straße übereinander zu gehen kamen: sieht man zurück, so steht Hospital, wenn man bloß wenige Minuten davon entfernt ist, so ganz in der Tiefe, daß man nur den Kirchenturm davon wahrnimmt. Wäre der Weg nicht so steil, und die Winkel der Krümmungen nicht so scharf, so könnte man seiner Breite halber gar füglich mit einem Wagen darauf fahren; aber so haben die Pferde für sich Mühe genug, hinaufzuklimmen."

Beim Brügglöck, wo die Straße sich zur ersten Pikanterie aufrafft, noch lange vor der Paßhöhe, 1914 Meter über Meer, steht ein Grenzstein mit der Aufschrift „Cantone Ticino“. Der besinnliche Wanderer steht still und wundert sich. Die Tessiner Grenze greift weit auf die Nordrampe des Gotthards herüber, als Strafe dafür, daß die gnädigen Herren von Uri in der Landvogtszeit mit den Leventinern so böseartig



umgesprungen sind. Was die Urner am Klausen den Glarnern durch den bekannten Kniff mit dem Büggel von Altdorf abgezwaht haben, das ist ihnen hier von den Tessinern ein paar hundert Jahre später wegstibigt worden. Unrecht Gut gedeihet nicht. Auch die Namen der Berggipfel und der Alpen klingen eine Stunde vor der Paßhöhe schon italienisch: Piz Orsino, Alpe di Rodont, Alpe di Fortunei. Man fragt sich, wie das gekommen sein mag, dieser Uebergriff des Cantone di Ticino über die Alpenscheide, denn der Gotthard trennt doch sonst so säuberlich und radikal Deutsch und Welsch, Holz und Stein, Kartoffeln und Polenta.

Oberhalb Rodont, wo früher eine Cantoniera stand, die jetzt zur Militärbaracke geworden ist, wird die Straße wild und öd. Man fühlt's: es wird ernst. Der Monte Prosa erscheint zur Linken, der Piz Lucendo zur Rechten. Das sind die beiden Schildwachen auf dem Gotthard. Die Landschaft wird starr, traurig, farblos. Man muß sich in dieses Paßbild erst hineinsehen, muß mit ihm in ein Verhältnis kommen. Das ist anders als auf dem Simplon, nicht so wie auf dem Splügen, wilder als auf dem Septimer, fast so düster wie auf dem Großen St. Bernhard, der enger und 400 Meter höher ist. Seen liegen zwischen den kahlen Felsen, schwarz wie bronzierte Stahlplatten; zwei, drei verwetternete Gebäude stehen drüben am süd-

lichen Ufer der Seen, auch grau und düster, den Felsen aus dem Gesicht geschnitten, und ein Fort liegt links an der Straße, dräuend und unheimlich hinter Stachel- drahtverhauen, eine kleine Festung für die Nah- verteidigung. Es stimmt alles wunderbar zusammen, die starren Felsen, die schwarzen Seen, die düsteren Gebäude und das dräuende Fort. Es stimmt zu- sammen, wie unten in Böschungen der schwarze Bahn- hof, das dunkle Tunnelportal und die jähren Fels- wände zusammenstimmen. Eine heroische Landschaft, hat ein Dichter gemeint. Ein anderer, Karl Spitteler, spricht von einer Wildnis ohne landschaftliche Größe, von einer Einsamkeit ohne Andacht, von der denkbar vollständigsten Leblosigkeit. Sogar der Granit sei wurmfstichig geworden. Die Gotthard-Paßhöhe gibt in der Tat Rätsel auf, mit welchen das einfach kind- liche Gemüt des Touristen nicht leicht fertig wird. Da muß man schon den Naturforscher zu Rate ziehen. Wir haben einen, Ludwig Rütimayer, der eine ge- radezu klassische Schilderung der Physiognomie der Paßhöhe entworfen hat:

„Ernst und alt, grau und zerfallen sehen die meisten Kämme aus. Fast durchweg steigen die Halden stufen- los von den höchsten Kämmen steil in die Talschluchten hinab; die Terrassen, die sicher früher nicht fehlten, sind längst durch die Verwitterung abgenutzt und ver- schwunden. Fast durchweg sind die Kämme, ja oft

ganze Gebirgsmassen, in riesige Blockhaufen aufgelöst. Alles spricht von außerordentlichem Alter dieses Gebirges im Vergleich zu vielen, die vielleicht beim ersten Anblick weit mehr imponieren. An Wasser fehlt es keineswegs. Im Gegentheil sagen die zahlreichen großen Wasserrinnen und noch vielmehr die fast zahllosen Seen, welche hier reichlicher als irgendwo in der Alpenwelt ausgestreut sind, in jedem Tal, in jeder kleinen Schlucht bis hoch an die Kämme hinauf verborgen, ja an einzelnen Stellen direkt auf der Wasserscheide liegend, vornehmlich genug von den großen Strömen, welche der Gotthard nach vier Meeren auswendet. Aber auch diese Wasserbecken sehen alt und einsam aus. Meistens von ausgedehnten Mooren umgeben, spricht ihre dunkle stille Fläche den Reisenden fast unheimlich an. Es sind nicht die lachenden Augen einer fröhlichen Landschaft; es sind die einsamen Wassersammler, in welchen seit unabsehbaren Erdepochen die Dünste sich ruhig sammeln, welche das südliche Meer dem Nordmeer oder umgekehrt über diese vielleicht älteste Wasserscheide Europas zusendet. Sogar grüne Alptriften sind hier nicht gerade häufig. Sind auch im Hochsommer die südlichen Abhänge des Gebirges, die Alpen von Val Canaria und Val Piora, mit reichlichem Graswuchs bis hoch an die Kämme hinauf bekleidet, so ist die Vegetation auf dem ganzen Nordabhang eine relativ kümmerliche. Die Zerrüttung

des Gesteins bedeckt die Abhänge mit stundenlangen Schutthalden und läßt in den Vertiefungen durch die unablässige Durchsickerung des Bodens meist nur Torfmoore sich ansammeln. Wälder steigen in die Einsamkeit des Gotthard nicht empor. Alpenrosen, Berg-erle, Vogelbeeren sind das einzige, was an größeren Hochgewächsen und wenigstens an der Nordseite gegen den Zentralkamm anzusteigen sucht; aber selbst diese bleiben bald ob Hospital zurück, während in Graubünden Arven und Lärchen in größerer Höhe als der Gotthardpaß noch kräftig gedeihen und die Legföhre noch weit höher steigt. Wenn die Wälder am Südabhänge im Val Piora sich einst bis in die Höhe vom Lago Ritom, am Lukmanier bis auf die Paßhöhe hinauf gewagt, so ist dort nun alles abgestorben, auch der Wald ist abgelebt und grau, ein schattenloses Gewirr erstorbener Stämme und weißgelblicher Aeste.“

Die Schilderung ist naturwissenschaftlich, geologisch und botanisch echt, und es mag auch stimmen, wenn Rütimeyer beifügt, daß für den Naturfreund im weitesten Umfange, sei er Maler oder Geograph, Geolog oder Botaniker, Mineralog oder Zoolog, „nicht leicht ein Gebiet der Alpen mehr Interesse gewähren könne als diese alte Gebirgsgruppe, dieses öde Hochplateau inmitten unseres Welttheils.“ Aber unrecht hat der Naturforscher, wenn er meint, daß die Gotthard-Paßhöhe den Unterhaltungsreisenden,

also den wissenschaftlich unbescholtenen Touristen, kaum fesseln könne. Wer an einem schönen hellen Sommertag auf den Gotthard kommt, der erlebt hier etwas: Die Wände des Monte Prosa und der Fibbia funkeln förmlich im Sonnenglanz, die stählernen Seen nehmen Farbe an, die Luft ist unglaublich klar und die Bedrettalberge schauen von Süden her in einer ebenso unglaublichen Klarheit und Bläue in das Bild herein. Vom Himmel gar nicht zu reden. Bei schlechtem Wetter aber lernt man den Gotthard von seiner andern Seite kennen, von der Seite, von der mit Vorliebe in den alten Reisebüchern die Rede ist; da ist die Gotthardpaßhöhe das „erschreckliche Gebürg“, eine Landschaft wildester Art und das dringt auch ins Gemüt und zwingt noch mehr zum Respekt vor dem Gotthard, als wenn der Monte Prosa in der Sonne funkelt und die italienische Bläue aus der Leventina herauflacht.

Ich habe den Gotthard im Sommer 1925 — es war nicht der erste Besuch — von beiden Seiten kennen gelernt. Das eine mal war's ein strahlender Tag voll Glanz und Wonne; man konnte hemdärmelig vor dem Hotel Prosa in die Berglandspracht hineinstaunen und dem wohlgeratenen „Türk“ zuschauen, den eine Kompagnie von Gotthardtruppen vom Lucendrosee her gegen die „Banchi“ entwickelte, flinke, krabbelnde Soldaten, die in losen Kampfgruppen sich

geschmeidig dem Terrain anpaßten und die kaum mehr zu erkennen waren, wenn sie gedeckt in den Felsen lagen. Suworow hat anders angegriffen am 24. September 1799.

Und dann sah ich den Gotthard an einem verwetterten Regentage. Der Nebel lag dick zum Abstechen auf der Paßhöhe, und der Regen klatschte auf die alten Dächer, man sah nichts von der Fibbia, nichts vom Monte Prosa, sah nicht einmal das Seelein in der Nähe. Die ganze Wildheit der unwirtlichen Paßhöhe kam einem zum Bewußtsein, der alte Gotthard, wie er in den Büchern steht. Das Hotel war gefüllt mit eingeregneten Touristen; „Bellina“, die gutmütige Bernhardinerin, kam pudelnaß in die Stube und schüttelte sich, daß die deutschen Damen und die American Girls entsetzt auseinanderstoben. Im kleinen Speisesaal aber wurde getanzt, Forttrott und Shimmy, und dann kam einer, ein Eidgenosse und sang mit Inbrunst, daß er vom Gotthard der letzte Postillon sei. Es gab eine Zeit, und viele werden sich ihrer noch mit einigem Schrecken erinnern, da war „der letzte Postillon vom Gotthard“ der populärste Sang in der Schweiz; jedes Männerquartett hat ihn gesungen, auf jeder Guitarre wurde er gezupft und jedes Klavier konnte ihn auswendig. Man erinnert sich doch:

Ein junges Herrchen mit schmucker Maid  
Ein hübsches Pärchen, ich seh's noch heut,

Das saß im Wagen einst,  
 Auf seiner Hochzeitsreis,  
 Ich hört' die Küsse wohl als Liebespreis.  
 Geh't mich nichts an, ich dacht's  
 In meinem Sinn,  
 Hüpp, hüpp, mei Liesel,  
 Nur sacht im Schritt,  
 Hüpp, hüpp!

Ungefähr so, keine glaslautere Poesie, aber populär damals, ungeheuer populär, offenbar deshalb, weil das Schicksal des letzten Postillons vom Gotthard und der alten Gotthardpost dem Volke zu Herzen ging. *Tempi passati*, lang ist es her. Der letzte Postillon vom Gotthard, der alte Danioth, ist längst gestorben; der Bassenhauer ist fast vergessen, die Welt ist weniger sentimental als zu jener Zeit, da die letzte Gotthardpost in die Remise gestellt und der Postillon pensioniert wurde. Seither ist ja am Gotthard schon etwas anderes zum alten Eisen gekommen, die Dampflokomotive, ohne daß man ihr beim Abtreten die musikalischen Ehren erwiesen hätte, die in so reichem Maße dem letzten Postillon vom Gotthard zuteil geworden sind.

Ein Hotel steht auf dem Gotthard, das Hotel Monte Prosa, eine „Dépendance“, die wie eine alte Suft aussieht, ein Hospiz und eine Kapelle. Das Hotel hat seinen Namen vom Monte Prosa bezogen, der daneben steht; es ist sonst nicht prosaisch, im

Gegenteil. In dem wetterfesten Haus treten einem die ersten Anzeichen des Südens entgegen; man ist auf Tessinerboden, die dienende Maid spricht italienisch, auf der Speisekarte lachen uns die ersten Sachen mit italienischen Namen an, Minestra, Risotto, Frittura piccata, und der Wirt heißt Gottardo, wie der Berg, Gottardo Lombardi, ein Mann, der mit dem Gotthard verwachsen ist wie der Lucendro und die Fibbia. Es ist sehr wenig Geschniegeltes und Gebügeltes an dem Mann; aber er ist treuherzig und gerad, und wenn man gut zu ihm steht, so bekommt man Forellen aus den Gotthardseen, Forellen, die unglaublich gut schmecken, 2112 Meter über Meer.

Im Anfang aber war das Hospiz, nicht das Hotel. Der Ursprung ist historisch nicht einwandfrei nachgewiesen. Das Hospiz wird mit der Umtaufe des Berges, der ja ursprünglich Urserenberg hieß, im Zusammenhang stehen; die frommen Pilger, die über den Berg zogen nach dem heiligen Rom, hatten auf dem „schrecklichen Gebürg“ das Bedürfnis nach einem Schutzpatron, und man fand einen, den heiligen Bodehardus, Bischof von Hildesheim. Die Gründung wird um die Wende des 13. und 14. Jahrhunderts erfolgt sein. Es werden verschiedene Gründer genannt, Azzo Visconti von Mailand, Heini von Uri, das Kloster Disentis, aber es fehlen einwandfreie Anhaltspunkte; der Brand des Klosters Disentis im



Jahre 1799 hat Urkunden zerstört, die vielleicht über den Ursprung der kirchlichen Ansiedelung auf dem Gotthard genaueren Aufschluß gegeben hätten. Dagegen weiß man, daß im Jahre 1431 ein römischer Chorherr als Quartiermacher auf den Gotthard geschickt worden ist, um für die italienischen Kirchenfürsten, die zum Konzil nach Basel ziehen wollten, etwas Komfort einzurichten. Die Erzbischöfe von Mailand haben sich dann des Hospizes angenommen, haben Leute vom Orden der Oblaten und später Kapuziner hinaufgeschickt. Aber das Hospiz war vom Unglück verfolgt; im Jahre 1775 sind Kapelle, Suft und Stallung von einer Lawine zerstört worden, und als dann die Gebäulichkeiten mit Hilfe von Beiträgen, die bei „den Hoheiten der Eydgenossenschaft“ gesammelt wurden, wieder aufgebaut waren, da haben im Herbst 1799 die Franzosen das Hospiz malträtiert, die Gebäude abgetragen und das Holz zur Feuerung verwendet. Mit dem Bau der Straße im Jahre 1830 nahm der Verkehr derart zu, daß die Gemeinde Airolo nicht mehr imstande war, den Unterhalt des Hospizes und die Gratisverpflegung der armen Durchreisenden zu besorgen, und da hat der Kanton Tessin in den Riß springen müssen. Der Kanton übergab das Hospiz einem Airolesen zur Verwaltung, Felix Lombardi, der in den alten Reisebüchern als ungemein menschenfreundlicher Mann, als Vater des Gotthard,

gefeiert wird. Der Verkehr stieg mit den Jahren, und im Jahre 1866 wurde neben dem alten Hospiz an der Straße das Hotel Monte Prosa gebaut, so wie es heute noch steht. Im Jahre 1905 ist das Hospiz abgebrannt und durch einen Neubau ersetzt worden, in dem auch die Wetterwarte auf dem Gotthard untergebracht wurde.

Der Verkehr über den Gotthard war am stärksten in den Jahren vor der Eröffnung der Bahn. Im Jahre 1876 wurden 69547 Postreisende gezählt. Neben den Postreisenden haben aber auch Zehntausende von Fußwanderern den Gotthard überschritten, nicht bloß Touristen, sondern auch viele italienische Arbeiter, die in die Schweiz hinein wollten; im Jahre 1876 sind im Hospiz 17847 Reisende gratis gepflegt und beherbergt worden, im Jahre 1880 sogar 18024. Mit der Eröffnung der Bahn nahm dann die Zahl der Reisenden über den Berg stark ab; es wurde still auf dem Gotthardhospiz wie unten im Urserental. Doch bald kamen wenigstens die Touristen wieder, dann kam das Auto und brachte neues Leben auf die alte verlassene Straße, und schließlich kam auch die eidgenössische Postverwaltung, die im Jahre 1882 den letzten Gotthardpostillon verabschiedet hatte und schickte ihre Postautomobile über den Berg. Der Gotthard läßt sich nicht unterkriegen.



Gotthard-Hospiz

Phot. Wehrli-Verlag, Riltberg-Bilrich

Im Hotel Monte Prosa hängt das Bild des Feldmarschalls Suworow in Glas und Rahmen an der Wand. Um alten Hospiz, das im Jahre 1905 abgebrannt ist, war auch eine Tafel zu schauen, die meldete, daß Suworow am 24. September 1799 im Hospiz geschlafen habe. Er war am Abend nach einem harten Kampfe, der 1200 Mann gekostet hat, die Val Tremola heraufgekommen; er habe sich im Hospiz mit den Kapuzinern in vier Sprachen unterhalten und habe ihre christliche Tugend gelobt. Der Prior aber sei verblüfft gewesen ob der Belehrsamkeit des fremden Heerführers. Sogar gedichtet hat der Generalissimus auf dem Gotthard; er hat auf dem Umschlag eines Rapportes an den österreichischen General Hohe die Eroberung des Gotthards in folgenden Versen verherrlicht:

Am 20. sind die Tragtiere bereit,  
 Den 21. zieht Rosenberg zum Streit,  
 Den 22. folgt Thierfeld zur Schlacht,  
 Den 24. ist Gotthardsberg erobert mit Macht,  
 Dann haben wir durch Säbel und Bajonett  
 Die Schweiz von ihrem Untergang gerett't.

Kriegerisch sieht es auch jetzt noch auf dem Gotthard aus. Das ganze Massiv von der Schöllenen bis Airola, von der Furka bis zur Oberalp ist zur großen Zentralfestung der Schweiz ausgebaut worden. So sind auf dem Gotthard immer Truppen zu treffen, berggewohnte, wetterverbrannte Kameraden. Es fehlt

nicht an fröhlicher Gesellschaft im Hotel Monte Prosa bei Gottardo Lombardi. Auch Touristenvolk ist immer da, hurtige Passanten, die auf der ehrwürdigen Straße über den Berg wandern, und Hochtouristen, die es auf die Gotthardgipfel, den Piz Lucendro und den Pizzo Centrale abgesehen haben. Es gibt sogar Leute, die sich das Gotthardhospiz zur Sommerfrische wählen. Warum denn nicht? Die Gotthard-Paßhöhe gewinnt bei näherer Bekanntschaft; man entdeckt Wunder am Lucendrosee und am Lago di Sella, die Höhe ist prachtvoll gelüftet und von stählerner Frische, die Besteigungen der Dreitausender ringsum werden zu Spaziergängen vom Gotthardhospiz aus, und dann ist es ein eigen Gefühl, auf dem Zentralpunkt der Alpen zu stehen, an der Grenze von Nord und Süd, als Dachreiter auf dem First der Welt.

## Bal Tremola.

In den alten Paßzeiten sind die Reisenden oft tagelang auf dem Gotthardhospiz festgehalten worden, bis sie den Abstieg nach Airolo wagen durften. Denn dieser Abstieg durch die Bal Tremola war der schrecklichste der Schrecken für den Gotthardfahrer; da hat sich der englische Kirchenrechtslehrer auf seinem Ochsen-schlitten die Augen verbinden lassen, da haben die Reiter den Gaul vorsichtig am Zaum geführt und da, in der Bal Tremola, haben sie die „Carotschen“ auseinandernehmen und auf den Rücken von Trägern verladen müssen. Was die stiebende Brücke auf der Nordseite des Passes, das war das Tremolatal auf der Südrampe.

Aber es ist auch keine Frage, daß diese Südseite des Passes der Nordseite landschaftlich bedeutend überlegen ist. Karl Spitteler nennt die Bal Tremola das Trumppaß des Gotthard. Es geht in einen engen Felskessel hinab, der imponierender wird, je toller es die Nebel treiben. 2095 Meter hoch liegt das Hospiz, 1189 Meter Airolo. In der Luftlinie sind es nur 3500 Meter vom Hospiz nach Airolo; aber die Straße wendet für die Strecke dreizehn Kilometer auf. Diese Umständlichkeit hat ihren guten Grund; es mußte auf

kurzer Strecke eine Höhendifferenz von 900 Meter überwunden werden und die Straße mußte fahrbar sein und durfte nicht mehr als sechs Prozent Gefälle erhalten. Das stellte ernsthafte Aufgaben an den Ingenieur; die Straße mußte dem engen Tal förmlich abgeschmeichelt werden, die Enge gestattete kein Ausweichen, keinen Kompromiß, man mußte hinunter durch den Schlund, gehauen oder gestochen. 46 Kehren hat die Val Tremola. Gleich einer Peitschenschnur sind im oberen Teil diese Kehren an den Berg hingefügt, bastionenhaft liegen die Windungen übereinander, und keine zweite Alpenstraße leistet sich solches Teufelswerk. Das Fahren durch dieses kecke Zickzack muß für den guten Chauffeur ein fröhliches Fest sein; wie die alte Gotthardpost — hüpp, hüpp! — die Kehren der Tremola genommen hat, das kann man auf Rudolf Kollers populärstem Bilde erschauen. Jene „Gotthardpost“ ist in der Val Tremola gemalt worden.

Die Reisebücher reden von einem „Tal des Entsetzens“ und von einem „Trümmelental“, und von diesem „Trümmelen“ soll auch der italienische Name Tremola abstammen. Die Beweise wären allerdings noch zu leisten. Auf jeden Fall hat Tremola mit dem Tremolieren eines italienischen Tenors nichts zu tun; schon eher mit „tremare“, zittern, und bis die Sache mit dem „Trümmelental“ abgeklärt ist, würde ich meinerseits Val Tremola als Tal des

Zitterns betrachten und im weitern der unmaßgeblichen Meinung sein, daß der italienische Name der ursprüngliche war und daß dann die alten Eidgenossen, die mit ennelbirgischen Wörtern sehr ungeniert umgesprungen sind, das „Tremola“ mit „Trümmelen“ übersetzt haben. Man weiß doch, daß sie aus Airolo ein „Eriels“, aus dem Monte Piottino einen „Platifer“ und aus Biornico ein „Trnis“ gemodelt haben. Man soll sich also ob dem Trümmelental den Kopf nicht unnötig zerbrechen; der Name ist die ernerische Uebersetzung des tessinischen Val Tremola. Ein Tal des Zitterns ist die Val Tremola immer gewesen; die alte Gotthardchronik berichtet von zahlreichen Lawinkatastrophen; die „Buxete“, der Schneesturm, der in grauenhaften Akkorden das enge Tal hinunterfegt, war berüchtigt von jeher, und es ist urkundlich festgestellt, daß im Jahre 1624 in den Lawinen eine Karawane von 300 Personen, 1816 ein Säumerzug von 40 Wagen samt Pferden und Leuten verschüttet worden sind.

Der Zürcher Hans Rudolf Schinz, der im Jahre 1785 über den Gotthard gezogen ist, entwirft von der Val Tremola ein geradezu grauenhaftes Bild: „Diese Gegend heißt Trimmlen, in der Landessprach Val Tremiola, eigentlich Tremola. Wo das Thal am scheußlichsten und schwermüthigsten ist, da ist über den Fluß eine künstliche, hohe steinerne Brücke gebaut, die man



allemal mit Furcht und Zittern passiren wird, wegen den Abgründen und den hohen Felsen, die man zu beiden Seiten hat; sie heißt Ponte Tremolo. Die ganze umliegende Gegend ist über alle Vorstellung schauervoll und gräßlich, eine entsetzliche Wüste, vom Ende des Weinmonats bis in den Brachmonat bei 50 Fuß hoch überschneit. Kahle, steile Felsen erheben sich wie ein Dach, wie senkrechte Wände, dem Anschein nach, himmelhoch zu beiden Seiten empor. Die Sonnenstrahlen mögen in diesen Monaten selten hinabdringen. Nur die höhern Schneehaufen schattiren das immer düstere Thal. Vor und um sich und hinter sich siehet man immer die gleichen fürchterlichen Gegenstände. In den Sommermonaten schmilzt der Schnee selten ganz weg; die tiefern Gegenden sind immer von den Ueberbleibseln der von den Höhen herabrollenden und alles mit sich fortreißenden Schneelawinen erfüllt.

„Der Tizin, welcher oben aus einem der kleinen Seen (Sella) seinen Ursprung hat und von allen Seiten her von kleinen Bächen verstärkt wird, stürzt durch dieses Felsenthal in einem engen, tief in die Felsen ausgehöhlten Bett, sehr wild und tosend herunter und reißt sich durch viele Krümmungen fort, so daß man oft über denselben gehen muß. Im Winter geht man darüber ohne es zu wissen, weil der aufgehäuften Schnee statt einer Brücke dient. Die Lawinen fallen

auch oft so in das Bett des Flusses, daß sie ihn eine Weile in seinem Lauf unterbrechen, bis er sich einen Weg durchgewöhlet und unter dem Schnee ein Gewölbe gebildet hat, über welches man reiten und gehen und oft bis im Sommer die größten Lasten darüber führen kann. Es geschieht nicht selten, daß man über dergleichen Schneebrücken passirt und erst hernach die Gefahr wahrnimmt, in welcher man gestanden, und den Abgrund mit Entsetzen erblickt, in den man gesunken, wenn das fundamentlose Gewölbe eingestürzt wäre. Diese Gefahr ist auch wirklich groß, wenn man im Mai und Brachmonat, wo der zusammengetretene Schnee seine Festigkeit verliert, der Weg von der Sonne erweicht wird, und Mann und Pferd tiefer eintreten, um die Mittagszeit reiset. Am frühen Morgen, wo alles noch zusammengefroren, ist es hier am sichersten durchzukommen."

Heute wandert man ohne Furcht und Zittern in zweieinhalb Stunden durch die Val Tremola vom Hospiz nach Airolo hinunter. Die Felsgänge drohen wohl zur Linken und zur Rechten wie im Jahr 1785; aber es kommen Automobile des Weges, elegant um die 46 Kurven herum, das gelbe Postauto mit seiner melodischen Dreiklanghupe fährt sicher talab, man begegnet Wanderern mit dem Sack auf dem Buckel und den Stecken in der Hand, und es ist nicht langweilig, durch das scheußliche und schwermütige Tal

nach dem Süden hinabzusteigen. Da und dort sieht man die Reste des alten Saumpfades, auf dem Goethe und der Kirchenrechtslehrer von Oxford über den Gotthard gezogen sind. Der Saumpfad macht es weniger umständlich als die alte Straße, er kürzt die zahlreichen Kehren ab und wer es eilig hat, der tut desgleichen. Lawinenreste liegen auch Ende Juli noch in der Tremolafchlucht; aber die sind nur für die Engländer und Amerikaner. Dagegen liegt hie und da ein respektabler Felsblock, allem Anschein nach frisch aus der Höhe geliefert, mitten auf der Straße, und wenn man nachdenklich veranlagt ist, so wäre die Erwägung nahe, es könnte so ein handfester Stein gelegentlich auch einmal herunterkollern, wenn just unsere Wenigkeit des Weges zieht. Es könnte allenfalls auch ein Auto sein. Aber das gehört zur Pikanterie der Val Tremola.

Nahе bei der obersten Straßenkehre ist in einen Felsblock eine Inschrift eingemeißelt: „Suworowii Victoriis.“ Das kommt einem, trotz der grammatischen Unzulänglichkeit, wie die Spur einer Löwentatze vor. Da hat der entscheidende Kampf Suworows um die „Banchi“ getobt, nachdem er vorher mit schweren Verlusten die Franzosen durch den engen Felskessel heraufgetrieben hatte. Dort wurde der „Gotthardsberg erobert mit Macht.“ An dieser Stelle, bei den „Banchi“, soll Suworow das artige Theater-



Val Tremola

Phot. A. Krenn, Zürich

stücklein aufgeführt haben mit dem offenen Grabe, in das sich der General lebendig wollte verscharren lassen, weil seine Russen nicht mehr vorwärts wollten: „Ihr seid nicht mehr meine Kinder, ich will nicht mehr euer Vater sein; es bleibt mir nichts übrig als zu sterben; begrabt mich hier.“ Da hätten sich die Kinder vor ihrem Führer niedergeworfen und seien drauflos gegangen mit Säbel und Bajonett. Die Entscheidung hat wohl weniger dieser historisch nicht genügend belegte Trick als das Eintreffen der rechten Seitenkolonne unter General Bagration gebracht, die von der Alp Sorescia her die Franzosen in der linken Flanke faßte und sie nach Hospental hinabwarf.

Alles nimmt schließlich ein Ende, auch der Spuk mit den Kehren in der Val Tremola. Bei der verfallenen Cantoniera von San Giuseppe treten die Felswände auseinander und es wird einem freier unter dem Brusttuch. Die Bedrettalberge kommen näher, und weit unten zwischen den scharf geschnittenen Felsenkulissen des Monte Piottino tauchen blaue Berge auf, Berge in einem neuen, bisher unbekanntem Blau, das sogar bei bedecktem Himmel ins Violette hineingeht. Man spürt es schon, daß dort unten hinter jenen violetten Bergen eine andere Welt beginnt, und wenn ein blauer Fleck am Himmel noch nachhilft, dann ist es Zeit, „aha“ zu sagen: „Aha, dort unten kommt nun das Land des blauen Himmels, der Madonnen

und der Spaghetti." Es ist zwar noch nicht am Platze, mit Conrad Ferdinand Meyer zu jubilieren:

Mit flachem Dach ein Säulenhäus  
Das erste welsche Bildnis . . .

Säulenhäuser mit flachem Dach kommen noch nicht nach der Cantoniera di San Giuseppe; aber das erste welsche Bildnis bekommt man doch schon bald nach dem Fort Motto Bartola zu Gesicht. Von Motto di Dentro an lohnt es sich, den alten Saumweg einzuschlagen und die großen Kehren bis zum ersten Fort, Motto Bartola, abzuschneiden. Die Straße greift hier weit nach rechts aus; sie hat es nicht so eilig, rasch in die Bläue hinab und zur Madonna zu kommen. Es ist hier Platz für eine weitausgreifende Entwicklung, und die Gotthardstraße gibt sich den Anschein, als ob sie ins Bedrettal nach dem Giacomopaß und nach Domodossola wollte.

Auf den hohen Terrassen liegen die weitläufigen Festungswerke der Gotthard-Südfront, Motto Bartola, Fondo del Bosco und andere; Panzertürme dräuen, Schießschartenäuglein blinzeln, Schildwachen im Stahlhelm stehen vor verwetterten Schilderhäuschen, und auf den Warnungstafeln steht „zona militare“ und „accesso proibito“. Der Gotthard ist bis auf die Zähne bewaffnet. Man weiß, daß diese Wehr der Verteidigung gilt, und daß hier ein wunder Punkt der Schweizergrenze verteidigt werden muß. Wenn

schweizerische Truppen einmal in den Fall kommen sollten, die Südgrenze an der Tresa und am Monte Teneri verteidigen zu müssen, so muß dafür gesorgt werden, daß der Rücken am Gotthard gegen den unver- schämt tief einspringenden Winkel des italienischen Formazzatales am Giacomopaß gedeckt ist. In drei Stunden stünde ein kecker Angreifer vom Giacomo- paß her am Südportal des Gotthardtunnels, wenn nicht die Kanonen von Motto Bartola und Fondo del Bosco ein Wort mitreden würden.

Die Festungen am Gotthard stecken in Alpenrosen- feldern. Es muß eine Lust sein, da oben an den Geschützen zu stehen; denn unten flimmert die blaue Leventina, die Bedrettotalberge glänzen in der Sonne und man sieht in eine fremde schöne Welt hinaus. Aber beim Fort Motto Bartola lag doch einer unter den Tannen, fing Fliegen und sang in den blauen Tessiner Tag hinein:

A far i soldato  
E' un brutto mestier,  
Mangiar la pagnotta,  
Dormir in quartier.

La paga è poca,  
Rubar non si può,  
Lasciar l' amorosa,  
Oh, questo poi, no!

Mit einer langen Fermata auf dem „no“. Nun sind wir wahrhaftig im Süden.

## Airolo.

Airolo — das tönt schon anders als Böschenen. Das klingt, das hat Vokale, das singt schon italienisch. Aber man muß es richtig aussprechen: Airoolo mit einem langen, offenen „o“. Die Tessiner sagen „Airoö“. Es wurde schon früher gesagt: Auf keiner Station der Welt werden bei der Einfahrt die Fenster des Eisenbahnwagens so hastig aufgerissen, wie in Airolo; denn das ist nun keine Station wie eine andere, da beginnt etwas, da öffnet sich das Tor von Südeuropa. Da sollte man sich den Hut etwas kecker aufs Ohr setzen, sollte unternehmender in die Welt hinausschauen, ein fröhlicheres Gesicht machen und den schwerblütigen, germanischen Typ ablegen. Der Ferienmensch vor allem sollte einen energischen Ruck tun bei der Einfahrt in die Station Airolo; er muß „So“ sagen oder „Ecco“, und mit unsäglichem Behagen wird er dann, sofern er ein echter Ferienmann ist, das Abwärtsrollen der Räder in allen Fibern spüren.

Für die Reisenden im Gotthardschnellzug ist Airolo allerdings nur eine Station. Man sieht vom Wagenfenster aus, das so hastig aufgerissen worden ist, einen garstigen Bahnhof, der nicht aus weißem Marmor,



sondern aus Backsteinen gebaut ist; man sieht ein paar Häuser hinter dem Bahnhof, einen Berghang, Alpweiden und Lawinerverbauungen, die wie Festungen aussehen. Man rümpft die Nase, weil man sich das ganz anders ausgemalt hatte während der Fahrt durch den großen Tunnel, und man lehnt sich dann enttäuscht zurück ins Polster: „Das wäre also Airolo.“ Das „also“ sagt alles.

Aber der Reisende im Expresszug tut Airolo bitteres Unrecht. Airolo ist doch nicht schuld, wenn man zu viel von ihm erwartet und wenn man die Allmacht des Gotthards überschätzt. Der Italiensfahrer soll doch nicht ganz vergessen, daß Airolo die höchste Station der Gotthardbahn ist, daß es 1179 Meter über Meer liegt, und daß auf dieser Höhe noch keine Orangen wachsen können. Der Italiensfahrer soll froh und zufrieden sein, wenn er nach dem Regen von Böschenen in Airolo von der Sonne und von einem blauen Himmel begrüßt wird, was sehr oft, wenn auch nicht immer, der Fall ist. Fährt aber einer, was auch etwa vorkommen kann, aus einem sonnigen Böschenen in ein verregnetes Airolo hinein, dann ist man eben ein Pechvogel ausgesuchtester Art, und Airolo ist nicht schuld.

Es ist schon viel diskutiert worden über die Wetterunterschiede zwischen Böschenen und Airolo, und keiner fährt durch den großen Tunnel, ohne sich darüber

seine Gedanken zu machen. Wer etwas Gotthard-  
erfahrung hat, der wird gefunden haben, daß der  
Wetterunterschied zwischen dem Nordeingang und dem  
Südportal des Gotthardtunnels nicht so gewaltig ist,  
wie man gemeinhin glaubt. Böschenen und Airolo  
liegen an den Dachtraufen des gleichen Berges, das  
eine im Norden, das andere im Süden. Den Un-  
gläubigen kann mit Zahlen gedient werden: Im  
Jahrzehnt 1898–1907 betrug die mittlere Jahres-  
temperatur in Böschenen  $6,2^{\circ}$ , in Airolo  $6,5^{\circ}$ ; im  
Jahre 1902 war das Jahresmittel in Böschenen sogar  
etwas höher als in Airolo, nämlich  $6^{\circ}$  gegen  $5,9^{\circ}$ .  
Die relative Feuchtigkeit betrug im Mittel in den  
genannten 10 Jahren für Böschenen 69 %, für Airolo  
68 %, die Bewölkung für Böschenen 5,8, für Airolo  
5,3; die mittlere Jahres-Niederschlagsmenge stellt sich  
für Böschenen auf 1331 Millimeter, für Airolo auf  
1552; in den 10 Jahren hatte Böschenen durchschnitt-  
lich 79 heitere Tage im Jahre, Airolo 87, trübe Tage  
Böschenen 136, Airolo 113. Daß Airolo in der Regel  
mehr Schnee hat als Böschenen, ist bekannt. Aus  
diesen Zahlen wird man konstruieren dürfen, daß  
Airolo ungefähr die gleichen Temperaturverhältnisse  
besitzt wie Böschenen, daß es mehr Niederschläge  
aufweist als das Nordportal des Gotthardtunnels,  
dagegen mehr heitere und weniger trübe Tage hat  
als Böschenen.

Also hat Airolo mehr Niederschläge als Böschenen, das doch als böses Regenloch verschrieen ist. Aber dieser meteorologisch erhärteten Tatsache ist entgegenzuhalten, daß die große Niederschlagsmenge Airolos sich nicht gleichmäßig auf das ganze Jahr verteilt, daß die Hauptsache durch den Winter und das Frühjahr aufgebracht wird und daß für den Sommer von jenen 1552 Millimetern nur wenig übrig bleibt. Locarno hat auch mehr Regen als Zürich; aber es kommt nicht auf die Menge, sondern auf die Verteilung an, und einen tüchtigen Regentag, der mit Gießkannen arbeitet, läßt man sich doch lieber gefallen als eine ganze verwässerte Woche mit einem zahmen Landregen. War nicht zu bestreiten aber ist, daß die Südflanke des Gotthards von der Sonne besser bedient wird als die Nordseite. Das gilt vor allem für den Sommer und für den Herbst. Da kann man mit großer Sicherheit darauf rechnen, daß Airolo schön und hell ist, wenn es im Norden regnet. Der weise Ferienmann wird aus dieser Tatsache seine Konsequenzen ziehen. Es hat keinen Sinn, nordwärts vom Gotthard im Regen herumzulaufen, wenn man erwarten darf, auf der Südseite schönes Wetter anzutreffen. Wenn ich am Vierwaldstättersee in den Regen hineingerate, dann packe ich ohne langes Besinnen meine Sachen und fahre nach Airolo. Zu was hat man denn eine Gotthardbahn gebaut, und wozu haben

wir denn elektrische Lokomotiven, die in zwölf Minuten von Böschenen nach Airolo fahren!

Dieses Ferienrezept würde mehr zu Anwendung kommen, wenn nicht die Furcht vor der Hitze die Leute aus dem Norden abhalten würde, es einmal mit einer Sommerfrische jenseits des Gotthards zu versuchen. Ins Tessin geht man doch nur im Frühling oder im Herbst; im Sommer macht der Fremdenstrom am Gotthard halt, denn jenseits des großen Tunnels beginnt ja italienisches Land und der italienische Sommer ist heiß. Das ist so die landläufige Auffassung. Aber die oberste Talstufe der Leventina, von Airolo bis zum Dazio grande, hat ein Bergklima wie andere Hochtäler in 1000 bis 1200 Meter Meereshöhe; das Tal ist gut ventiliert, die Nächte sind kühl, und was die Sonne anbelangt, so haben wir Nordländer doch keine Ursache, ihr in den Ferien aus dem Wege zu gehen. Für meinen Hausgebrauch gestatte ich mir, die obere Leventina als Zufluchtsort in unzuverlässigen Feriensommern zu betrachten.

Es sommerfrischelt sich sehr angenehm und unterhaltsam in Airolo. Ich habe das ausprobiert, schon mehr als einmal, und ich habe mir ein Privatvergnügen daraus gemacht, jeden Tag wenigstens einmal zur Station zu gehen, um mich bei den Gotthardkondukteuren zu erkundigen, was sie drüben in Böschenen für Wetter hätten. Das war immer interessant



Airolo

Phot. Wehrli-Verlag, Kilchberg-Zürich

und für mich immer befriedigend. Wenn der Bericht kam, daß es in Böschenen regne, so freute ich mich, den besseren Teil erwählt zu haben; regnete es in Airolo, was ganz selten der Fall war, so gab die Kunde, daß es in Böschenen auch regne, tröstenden Balsam in die Ferienseele. Die niederschmetternde Enttäuschung, daß es in Böschenen schön sein kann, während es in Airolo regnet, habe ich noch nie erlebt; wenn mir aber das einmal beschieden sein sollte, dann wüßte ich Rat: Ich würde mir am Morgen eine Fahrkarte nach Böschenen nehmen, andata e ritorno, würde mit dem ersten besten Zug in 12 Minuten durch den Tunnel fahren, und wäre zum Mittagessen auf der Böscheneralp. So unglaublich das klingen mag, es ist doch so; die Prachtstour auf die Böscheneralp ist auch von Airolo aus ein Tagesspaziergang. Die Schöllenen und Andermatt aber kann man von einem Ferienlager in Airolo aus sogar an einem Nachmittag besuchen, und abends sitzt man dann wieder im Hotel in Airolo beim Minestrone und bei der Frittura piccata.

Und das ist auch etwas. Ich bitte, mich nicht für einen materialistischen Menschen zu halten, wenn ich in Airolo, am Eingangstor zum Süden, der italienischen Küche ein Lobliedlein anstimme. Es ist nicht gleichgültig, was der Mensch auf Reisen isst; ein gutes Essen gibt Stimmung, und eine gute Stimmung stärkt mächtig das Ferienbehagen. Wenn nun aber die Reise-

freude in der Hauptsache darin besteht, daß man fremde Landschaften, fremde Menschen und fremdes Leben zu schauen bekommt, so wird dazu auch das fremde Menu gezählt werden dürfen. Man soll es anders haben in den Ferien als zu Hause, auch bei Tische; dann erst kommt einem so recht zum Bewußtsein, daß man fort ist, weg vom Alltag, frei und ledig von der heimischen Schablone. J. B. Widmann hat nach einer italienischen Reise die erste deutsche Kartoffelsuppe gepriesen; ich für meinen Teil freue mich auf der Gotthardfahrt immer wie ein Kind auf das erste echte „Risotto“, auf die „Ravioli“ und auf die „Büsecca“, und daß man diese guten Sachen schon gleich nach der Ausfahrt aus dem großen Tunnel haben kann, das wird auch dazu beigetragen haben, daß mir Airolo so ans Herz gewachsen ist.

Airolo ist überhaupt kein Nest. Das ist ein stattliches Dorf mit dreihundert Häusern, 1700 Einwohnern und guten Hotels. Es wohnen zwar etwa zweihundert Deutschschweizer da, welche die Gotthardbahn und die Festungen gebracht haben; aber Airolo ist deshalb doch echt tessinisch geblieben in seinem ganzen Tun und Behaben. Die alte Gotthardstraße durchzieht mit granitenen Fahrgeleisen das Dorf seiner ganzen Länge nach; die Häuser und die Firmatafeln geben sich italienisch, der Kirchturm ist ein flotter romanischer Campanil, und die Glocken bimmeln in fröhlich-melo-

dischem Staccato den lieben langen Tag. Airolo hat wohl bessere Tage gesehen, damals als noch die alte Gotthardpost über den Paß fuhr, die Engländer in „Carotschen“ dahergefahren kamen und die langen Kolonnen der Saumtiere den Berg hinaufklingelten durch die Val Tremola. Aber das Wiederaufleben des Straßenverkehrs ist auch Airolo zu gute gekommen; man hat auch hier die alten Ställe im Baragen umgebaut, und den ganzen Tag kommen die Autos gefahren, die Fiat, die Ansaldo und die Lancia, und es ist hübsch am Abend, wenn die Frechlinge mit ihren Scheinwerfern die Kehren der Gotthardstraße hinauffahren über Fondo del Bosco und Motto Bartola und dann hoch oben verschwinden am Eingang der Val Tremola.

Airolo hat schon viel durchgemacht. Kaum ein zweites Dorf in den Alpen weist eine so düstere Lokalchronik auf. Zweimal ist Airolo abgebrannt, einmal im Jahre 1737, das zweitemal 1877 während der großen Tunnelbaute. Eine Inschrift in der Kirche erinnert an die Katastrophe vom 17. September 1877, die Airolo fast vollständig in Asche gelegt hat; unter der Führung der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft sei der Ort durch den „concorso generoso della nazionale carità“ samt der Kirche wieder aufgebaut worden. In der Nacht vom 27. auf den 28. Dezember 1898 ist der Sasso rosso, der rote Stein,



heruntergekommen und hat sieben Häuser und vierzehn Ställe verschüttet und drei Menschen getötet; andere sind später noch vor Schrecken gestorben. Jetzt ist der Sasso rosso verbaut und die Gefahr ist beschworen. Die Häuser, die durch den Bergsturz verschüttet wurden, hat man nicht wieder aufgebaut, auch das Hotel Airolo nicht, das damals mitbegraben wurde.

Aber das Dorf lebt immer noch unter den Lawinen. Die letzte ist am 28. Dezember 1923, nachts halb 11 Uhr, niedergegangen und hat ein breites Loch mitten in das Dorf hineingerissen. Die Leute von Airolo haben den Schrecken heute noch in den Gliedern. Die Lawine kam nicht auf dem üblichen Weg — die Lawinen sind sonst konsequent — vom Berg herunter; sie raste durch den Schutzwald ins Dorf herein. Nur der starken Schutzmauer hatte man es zu verdanken, daß die Katastrophe nicht größer wurde; die Mauer hielt einen Teil der Schneemassen auf, der Rest aber flog über den Schutzwall hinweg und kam erst vor dem Hotel Motta mitten im Dorf zum Stehen. Drei Häuser wurden beschädigt, siebenzehn Familien mußten evakuiert werden, Baumstämme kamen auf die Hausdächer zu liegen, und auf dem Bahnhof wurden durch den Luftdruck Menschen umgeworfen. Ein Wunder war's zu nennen, daß bei der Katastrophe keine Menschen ums Leben kamen; drei Personen, die von

der Lawine begraben wurden, konnte man aus dem metertiefen Schnee herauschaufeln.

Die vielen Katastrophen haben es mitgebracht, daß Aiolo keine Altertümlichkeiten aufweist wie andere Dörfer an der Gotthardstraße. Die Sehenswürdigkeiten sind rasch erledigt; doch darf man den Friedhof besuchen und das schöne Denkmal anschauen, das auch hier wie in Böschenen den Opfern des Gottharddurchstichs errichtet worden ist.

Aiolo ist eine echte Berglandschaft, wenn schon die internationalen Expreßzüge mit dining cars und Schlafwagen vorbeirasen. Der Vespero, ein 2700 Meter hoher Felsgipfel, steht prächtig im Süden, und die Berge des Bedrettotales, Fibbia, Lucendro, Rotondo, Wyttenwasserstock, funkeln in die Fenster von Aiolo herein. Wunder schön sind die Sommerabende, wenn die Gipfel über die grünen Wälder und Weiden herunterleuchten im roten, goldenen Abendchein. Die Aioliesen sitzen dann vor ihren Haustüren, plaudern und tubaken und schauen den Autos zu, die vorüberattern auf der granitenen Fahrbahn, die nicht für Fiat und Lancia, sondern für andere Fuhrwerke gebaut worden ist. Es sitzen alte Männer und noch ältere Weiblein da, die noch die Gotthardpost haben vorüberfahren sehen mit den fünf Pferden, mit den Hochzeitspärcchen im Wagen und dem Kondukteur auf dem Bock, und diese alten Leutchen werden stille

Vergleiche anstellen zwischen der fernen Zeit der gelben Postkutsche und dem dahintratternden Lanciawagen, der um sieben Uhr abends in Airolo durchfährt und noch nach Andermatt hinüber will.

Im Hausgang des Hotels Lombardi in Airolo hängt eine alte, aus dem Jahre 1768 stammende Karte der „Valle Leventina, des Viviner Thals, so dem Löblichen Canton Uri eigen gehört.“ In dieser Karte, die in Nürnberg hergestellt worden ist, ist neben den Gotthard folgende Erklärung geschrieben: „Dieser St. Gotthards Berg ist der höchste in ganz Europa; der Fuß desselben, allwo die Straße nach Italien gehet, ist 7503 Schuh höher als das Mittelländische Meer, die oberste Bergspitze aber ist 10536 Schuh über das Mittelländische Meer erhaben. Von diesem Berg gegen Mittag fließet das Wasser in das venetianische Meer, gegen Mitternacht aber in das Teutsche Meer.“ Also auch hier der große Respekt vor dem Gotthard, der feste Glaube, daß dieser Berg der höchste sei in ganz Europa.

Wenn der Gotthardtunnel nicht gerade, sondern in einer Kurve in die Station Airolo einmündet, so ist daran der Umstand schuld, daß Airolo am Ausgang eines westlich-östlich orientierten Tales liegt, der Val Bedretto, die der Südflanke des Gotthards vorgelagert ist wie im Norden das Göschenertal. Die Berge des Bedrettotales schauen so verführerisch nach

Airolo herein, daß man ihnen so wenig widerstehen kann wie den Verführungskünsten des Dammgletschers in Göschenen. Ein schmales Sträßlein führt drei Stunden weit bis zur hintersten Ansiedelung des Tales, dem Hospiz All' Acqua; fünf kleine Dörfer liegen putzig und warm im grünen Talboden, Fontana, Ossasco, Billa, Bedretto und Ronco, die ersten zwei auf dem rechten, die übrigen drei auf dem linken Tessinufer; steile Hänge links und rechts mit Lannenbeständen bis hoch hinauf, darüber kecke Gipfel mit strahlenden Firnen und unten im Tal der junge Tessin, so sittsam und friedlich wie drüben im Urserental die Reuß. Das Bedrettotal ist eine der gefährlichsten Lawinengegenden der Schweiz; auf beiden Talhängen sind in den Waldbeständen lange, kahle Streifen herausrasiert, und im Winter und im Frühjahr ist das Tal oft tagelang von Airolo abgesperrt. Im Sommer aber ist das Bedrettotal ein lachendes Gelände, wo wie drüben im Urserental „der Herbst und der Frühling sich gatten.“ Der Fremdenstrom, der in Airolo vorbeifährt, gibt nichts ab an die Val Bedretto, kein Engländer weit und breit, und nur die Kanonen von Motto Bartola stören hie und da mit ihren Granaten die köstliche Stille des weltverlorenen Lawinentales.

Ganz hinten aber, beim Hospiz All' Acqua, „an den Wassern“, führen zwei Wege über die Berge,

der Rufenenpaß in sieben Stunden nach St. Ulrichen im Oberwallis und der Passo di San Giacomo in fünf Stunden hinüber zu den deutschen Pomattern in der italienischen Val Formazza. Es ist ein interessanter Winkel dort hinten; drei Stunden vom Südportal des Gotthardtunnels stoßen die Grenzen von Tessin, Wallis und Italien zusammen, und dort geht auch ein Paß vorbei, der ehemals ein scharfer Konkurrent des Gotthards war und der heute verschupft und an die Wand gedrückt ist, der Griespaß oder „das Gries.“

Man hat es heute sogar in der Schweiz ganz vergessen, daß früher der Griespaß ein starkbegangener Weg nach Italien war, ein Transitweg, der durch die Grimsel mit Bern und der Zentralschweiz verbunden war und der eine Zeitlang dem Gotthard vorgezogen wurde, weil „das Gries“ keine stiebende Brücke und keine Val Tremola hat. Auch die alten Eidgenossen sind bei ihren Eschentalerzügen nicht über den Gotthard, sondern über das Gries marschiert. Da standen Susten, ähnlich wie am Gotthard, von Meiringen bis ins Pomatt am Weg; auch hier bestanden große Säumerorganisationen von Bernern, Wallisern und Pomattern; im Sommer gingen täglich hundert Pferde aus dem Pomatt über das Gries und weiter über die Grimsel, und der Paß wurde sogar im Winter für Warentransporte benützt.

Mit der Eröffnung der Gotthardbahn hörte der Verkehr über das Bries mit einem Schlage auf; hie und da findet man auf dem Briesgletscher noch ein Hufeisen, das Kunde gibt von einem alten historischen Alpenweg, der dem Schienenstrang durch den Gotthard zum Opfer gefallen und nun verschollen und vergessen ist.

## Alta Leventina.

Die oberste Etage des Tessintales ist die „Alta Leventina“, das Talstück von Airolo bis zum Dazio grande. Der Tessin macht es anders als die Reuß auf der Nordseite des Gotthards. Er fließt nicht in ungefähr gleichmäßigem Gefälle vom Gotthard hinab ins Tal; er macht Sprünge, schnauft dann wieder aus und teilt das Tal in Etagen. Es sind ihrer drei, und die Sprünge werden auf zwei Sturztreppen gemacht, im Dazio grande und in der Biaschina, die säuberlich obere, mittlere und untere Leventina von einander scheiden. Airolo und Biornico sind die Endpunkte der drei Etagen, und die Höhendifferenz beträgt fast 800 Meter auf 28 Kilometer Horizontalabstanz. Der Tessin macht sich die Sache leicht; er purzelt über die Treppen hinunter. Die Bahn kann keine Purzelbäume machen und die Straße auch nicht; viele Brücken und Tunnels sind notwendig geworden, um den Abstieg von Airolo nach Biornico zu ermöglichen. Aber schließlich treiben Bahn und Fluß und Straße das gleiche Spiel, ein jeder nach seiner Art. Der Fluß hat sich in jahrhundertelanger Arbeit seinen Weg durch die Felsen gefressen; Straße und Bahn haben das rascher fertiggebracht mit Meißel und Dynamit. Und nun

ziehen sie den gleichen Weg durch das Mark der Felsen, alle drei rücksichtslos und des Ziels bewußt durch die felsige Enge der Tessinerberge hinab dem Süden zu.

Die obere Leventina ist etwas für sich, ein geschlossener, fast ebener Taltrog von zwölf Kilometer Länge, oben an den Gotthard angelehnt, unten durch den Monte Piottino verriegelt, dazu reichlich breit, daß die helle Leventiner Sonne den ganzen Talboden überstrahlen kann. Ein „wahres Lichtreservoir“ nennt Karl Spitteler diese oberste Stufe des Tessintales, und der Dichter hat recht. Der Reisende, der im Bahnzuge dieses Tal in zehn Minuten durchfährt, hat keine Ahnung von diesem Lichtreservoir; er findet diesen grünen Taltrog eintönig und langweilig, weil er sich das alles ganz anders vorgestellt hatte. Fixe Vorstellungen, die man sich zu Hause zurechtgelegt hat, beeinträchtigen den Reisegenuß. Man fühlt das nirgends mehr als in der obersten Leventina.

Aber ich möchte mir nun dieses Vestibül des Südens nicht schelten lassen. Nur aussteigen in Airolo, ihr Herrschaften, einen Zug überspringen oder einen Tag opfern und zu Fuß durch die Alta Leventina pilgern; dann wird man entdecken, daß hier doch eine neue Welt begonnen hat, wenn auch die Kastanien und die Orangen noch fehlen. Dafür muß man allerdings Zeit haben; aber Zeit muß man sich überhaupt lassen, wenn man



nach dem Süden fährt, allen Schnellzügen zum Trost, denn der Süden ist das Land, wo jedermann Zeit und das Wort der Amerikaner „time is money“ keinen Kurs hat.

Der zwei Stunden lange Talboden der Alta Leventina hat seine Reize. Die Bahn führt hier ein ruhiges Dasein; sie hat es nur an einem Punkte, gleich unter Airolo, ernsthaft mit den Felsen zu tun. Dagegen macht ihr auf der rechten Talseite die Lawinengefahr etwas zu schaffen; wilde Lawinenzüge sind in die Tannen hineingerissen, und jeden Winter sind hier trotz der großen Verbauungen Verkehrsunterbrechungen zu befürchten. Aber die Gotthardbahn bewacht ihre Strecken musterhaft, und der Betrieb ist von jeher auch mit der Lawinengefahr fertig geworden. Zahm und brav zieht der Tessin durch die Erlenbestände des grünen Tales. Zahlreiche Dörfer liegen auf dem Boden und andere hängen am Berg: Ambri, Piotta, Rodi, Fiesso, Barenzo, Quinto in der Tiefe, Altanca, Ronco, Deggio, Catto in der Höhe am linken Hang. Und das sind nun keine Nester, sondern stattliche saubere Ortschaften mit hell gestrichenen Häusern, hübschen Gärten, und der Schweizerfahne auf dem Dach. Tessiner und Mailänder Sommerfrischeln in der Alta Leventina und die „Ledescheria“ von der Nordseite der Alpen dürfte das auch tun, denn die Hitze bringt keinen um da oben auf tausend Meter Höhe.

In Piotta und in Ambri sind prächtige alte Holz-  
häuser zu schauen, die ganz gut drüben im Urnerland  
stehen könnten. Es ist also doch etwas über die Völker-  
scheide des Gotthards herübergekommen, das hölzerne  
Haus mit dem heimeligen Giebel, ganz fremdartig  
unter den steinernen Kastenbauten der Stationen. Denn  
an den Stein muß sich das Auge von nun an gewöhnen  
bergab; der Bahndamm der Gotthardlinie ist von  
Hecken aus Granit eingefast, von Granit sind die Dorf-  
brunnen, von Granit die Treppen und Fenster Sims-  
e, auf Granitstangen braten weiter unten, von Giornico  
an, die Reben an der Sonne. Wenn in Ambri und  
in Piotta noch hölzerne Häuser stehen, so ist das dem  
Holzreichtum der obern Leventina zuzuschreiben; sie  
würden weiter unten vielleicht auch noch in Holz  
bauen, wenn sie Wälder hätten. Man baut mit dem  
Material, das man zur Hand hat. Der ganze rechte  
Talhang der oberen Leventina ist bewaldet mit Tannen,  
soweit nicht die Lawinen aufgeräumt haben. Auch die  
Bergdörfer hoch oben am linken Hang schauen braun  
vom Berg herunter; weiß sind nur die Kirchen.

Schon dem Pfarrer Hans Rudolf Schinz, dessen  
„Beiträge zur nähern Kenntniß des Schweizerlandes“  
in diesen Blättern schon wiederholt zitiert worden sind,  
ist die Bauart der Häuser in der oberen Leventina  
aufgefallen: „An Tannen- und Lerchenholz scheint  
hier ein Ueberfluß zu seyn, da nicht bloß alle Häuser

von Holz gebauet, aus über einandergelegten Balken bestehen, sondern wir sahen die schönsten Holzstämme, aus denen man breite und glatte Bretter hätte sägen können, zu Brennholz hacken und zu Schindeln spalten, womit die Dächer der Häuser und Alphütten bedeckt werden.“ Das Livinental hat Hans Rudolf Schinz überhaupt gefallen: „Alles hat so ein arkadisches, sanftes Aussehen, daß man den Schrecken der wilden, unfruchtbaren Natur, die wir in den entsetzlichen Felswüsten des Ziter-Thals – Val Tremola – nur eben verlassen hatten, bald und gern vergißt. Das Land könnte nicht angenehmer seyn. Das Thal ist ganz eben; man hat den Tizin immer nahe an der Seite; sonst befindet man sich in schönen Wiesen, die nicht mit so vielem Gehölz und schattichten Zäunen umgeben sind, wie in der deutschen Schweiz. Obschon diese Landschaft nur von Ost und West von hohen Bergen eingeschlossen wird, und gegen Mittag der Sonne offen steht, so ist das Klima hier noch so kalt, daß keine Obstbäume in demselben Frucht tragen; daher das Thal so einfärbig ist, und dem Auge wenige Mannigfaltigkeit darstellt. Dem Tizin nach glaubt man zwar Obstbäume zu sehen, es sind aber nur Ellern . . .“

Schinz beschreibt dann ausführlich die „Rescane“, die Korngalgen, an die man das Getreide zum Ausdörren aufhängte. Diese „Rescane“ machten dem

Verfasser so viel Freude, daß er sie in dem Buche, das 1783 bey Johann Caspar Füeßly zu Zürich verlegt worden ist, sogar gezeichnet hat. Man kann diese „Rescane“, die übrigens auch im Bündner Oberland vorkommen, noch heute sehen in der Leventina; sie dienen zum Dörren des Heus und des Roggens, der an den Hängen bis auf 1400 Meter hinauf gepflanzt wird. Drüben im Urnerland pflanzen sie keinen Roggen auf der Höhe von 1400 Meter über Meer.

Wer der Romantik nachgeht, der kommt in der oberen Leventina nicht auf seine Rechnung. Romantik kühnsten Schlages hat man ja droben in der Val Tremola erlebt, und die Fortsetzung kommt dann weiter unten am Ende der Alta Leventina im Dazio grande. Zwischen hinein hat die Natur ein grünes friedliches Tal gesetzt und damit Abwechslung geschaffen, die Auge und Herz wohltut. So muß die obere Leventina aufgefaßt werden. Ein einziger Punkt ist im Tal, der etwas temperamentvoller wirkt. Das ist die Enge von Stalvedro. „Defilé“ heißt das im militärischen Deutsch, und „Gola“ sagen die Italiener. Gleich nach Airolo schießt der Wildbach aus der Val Canaria zwischen den Dörfchen Valle und Madrano zum Tessin herab; das Haupttal ist durch Felsen verengt, die sich ganz burgartig ausnehmen, und Bahn und Straße haben hier ein Hindernis überwinden müssen. Die Bahn geht in einem

Tunnel auf die rechte Talseite, die Straße bleibt in einer Galerie auf der linken. Der Tessin zwingt sich noch mühsamer durch den Talriegel. Im Bahnzug sieht man wenig von der „Gola“, von der alten Säge und von Canariabach; das sieht nur der Wanderer, der den 82 Schritt langen Straßentunnel zu Fuß abschreitet. Eine alte Kapelle steht unten am Wasser, und einige Häuserruinen, die man nun vielfach antrifft der alten Gotthardstraße entlang, liegen in der Nähe. Auf den Felsen von Stalvedro aber stößt man auf eine Ruine, die senkrecht über der doppelspurigen Eisenbahnbrücke steht. Die Ruine gibt Rätsel auf. Altes Mauerwerk von Talsperren ist zwar nichts Besonderes; man denkt ohne weiteres, auch wenn man nicht vom Generalstab ist, an eine Defilé-Verteidigung. Die Leventiner nennen das Gemäuer „Casa dei pagani“, Heidenhaus, und der Talchronist, Pater Angelico, spricht von einer Burg des Langobardenkönigs Desiderius.

Langobardentürme am Gotthard — das ist nicht neu; das hat man auch drüben in Hospental angetroffen, ohne daß die Wissenschaft ihren Segen dazu geben würde. Aber das klingt so hübsch: „Langobardenturm.“ Der Kunsthistoriker Rahn, der sich viel auf der Südseite des Gotthards herumgetan hat und der in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts in Stalvedro war, hat die Ruine genau

beschrieben und auch ihren Grundriß festgestellt. Der Turm war damals noch acht Meter hoch, und man habe von der Schleifung des ehrwürdigen Gemäuers gesprochen, weil sein Einsturz der unten durchführenden Gotthardlinie verhängnisvoll werden könnte. Rahn zweifelt, daß dieser Turm bei seiner geringen Stärke eine Burg gewesen sei, und er wirft, ohne eine Antwort zu finden, die Frage auf, was dieses historische Mauerwerk wohl an dieser Stelle zu tun gehabt habe. Man könnte an eine Sufz denken, wenn nicht Airolo so nahe liegen würde; nicht ausgeschlossen ist aber auch, daß man es mit einem Wartturm zu tun hat, einem Posten an der alten Gotthardroute, denn solche Warten trifft man an allen alten Verkehrs- wegen in den Alpen.

Diese Hypothese vertritt auch Dr. Felix Burckhardt, der sich der alten Wege südlich vom Gotthard verdienstvoll angenommen hat, im „Anzeiger für schweizerische Alttertumskunde“, und das scheint mir nun schon hieher zu gehören: „Es wurde zur Ueberwachung des Gotthardweges jenes System von Türmen angelegt, welche die Tradition den Langobarden zuschreibt. Aber die Zeit der Errichtung dieser Postenkette ist unsicher. Dürften wir den Turm von Hospental, einen Wohnturm des gleichnamigen Geschlechtes, auf einen ältern Wachturm zurückführen und ihn auf Grund der gemeinsamen Tradition langobardischen

Ursprungs mit den Langobardentürmen der Leventina in Verbindung bringen, so ergäbe sich daraus wohl ein Anhaltspunkt. Wir hätten dann Türme mit gleicher Tradition der Errichtung nördlich und südlich des Gotthardpasses. Bis zur Eroberung der Leventina durch die Urner (1403) waren aber nur einmal Gebiete diesseits und jenseits des Passes in einer Hand vereinigt: unter den Lenzburger Grafen, welche zu beiden Seiten des Gotthard als Bögte der Staufer regierten (1160–1170). Die „Langobardentürme“ in der Leventina sind bis auf die Ruine von Stalvedro spurlos verschwunden. Allein noch zu Ende des 17. Jahrhunderts berichtet der Leventiner Pfarrer Rigolo von solchen auf der Paghöhe des St. Gotthard, ob Airolo, bei Quinto, bei Prato. Diese geschlossene Kette ist sicherlich planmäßig und gleichzeitig angelegt worden; aber solange der Turm von Hospental ihr nicht mit Sicherheit darf angeschlossen werden, wird man mit der Datierung vorsichtig sein müssen. Immerhin wird man diese Liviner „Langobardentürme“ spätestens in die erste Hälfte des 13. Jahrhunderts setzen dürfen.“

Man darf auch solchen Sachen nachsinnen, wenn man in der Sonne der Leventina herumstreift und fleißig den Anfangsgründen der großen Ferienkunst obliegt, die der Italiener „dolce far niente“ heißt. Man muß sich mit dieser Kunst nach und nach ver-

traut machen, wenn man sich im Vestibül des Südens befindet. Es tut unfäglich gut, den Leuten zuzuschauen, wie sie Zeit haben zum Bocciaspielen und zum Tanzen nach dem Organetto am Werkeltag. Diese fröhlichen Leute schaffen auch, so gut wie die Urner auf der andern Seite des Gotthards; sie packen die Sache nur etwas anders an, nehmen das Leben nicht so fürchterlich schwer, sitzen gerne an der Sonne und werden alt dabei. Man kann diese italienische Lebenskunst schon in der Alta Leventina, gleich nach dem großen Tunnel studieren, sofern man die rechten Augen dafür mitbringt und begreift, daß der Gotthard nicht bloß Nord und Süd, Deutsch und Welsch, sondern auch zwei Lebensauffassungen scheidet. Wenn man den Gotthard durchfahren oder überschritten hat, dann soll man sich getrost und mit Vorsatz dem neuen Milieu anpassen. Wer das nicht fertig bringt, der sollte nicht durch den Gotthard fahren.

Aber wenn man auch mit einiger Verblüffung konstatiert hat, daß die prächtige Lebenskunst des Südländers rasch erfaßt ist, so darf man sich in der oberen Leventina doch nicht abhalten lassen, die schönen Bergnester abzustreifen, die hoch oben am linken Hang braun und versonnen auf die internationalen Schnellzüge herabschauen. Denn jene Dörfer hoch oben am Berg sind noch jedem Reisenden im Gotthardschnellzug aufgefallen. Ein schöner Höhenweg führt von Airolo



über Brugnasco, Altanca, Ronco, Deggio, Catto nach Quinto, und wie ein Kranzgesims zieht sich der Bergpfad vierhundert Meter über der Talsohle am steilen Hang von Dorf zu Dorf. Wer diesen Weg nicht gegangen ist, der kennt die Leventina nicht. Der Piz Lucendro leuchtet vom Gotthard her, der Poncione di Vespero glüht in der Sonne, tief unten liegt das grüne Tal von Stalvedro bis zur Sperre des Dazio grande, und alles ist von blauem Glanz umflossen und von kristallener Klarheit. Man sieht diese Klarheit nirgends nordwärts vom Gotthard, nicht einmal auf der Böscheneralp.

Wundervoll ist Brugnasco in die Landschaft und in die Sonne hineingestellt. Durch das Geäste verwetterter Bergtannen leuchten die Taldörfer herauf, Piotta, Ambri, Quinto, Barenzo, Fiesso; man sieht auch auf das Dach des großen tessinischen Sanatoriums von Ambri hinab und überquert kurz vor Altanca die mächtigen Röhren der Druckleitung des Rikomkraftwerkes. Altanca schaut mit seinem weißen Kirchlein frank und froh ins Land. Da zweigt der Saumpfad nach Piora ab, ein alter Touristenweg nach dem Lukmanier. Der Leventinerweg führt weiter durch Bergwiesen, allen Runsen und Lobeln nach durch die Dörfer Ronco und Deggio, die unglaublich schön an den Hang gestellt sind mit großen braunen Holzhäusern. Die Sonne hat sie wunderbar gebeizt, und

das ist nun noch schöner als die farbiggestrichenen italienischen Häuser in Piotta und Rodi-Fiesso. Auch die Holzgalgen stehen vor diesen Dörfern, die „rescane“, und sie pflanzen Roggen am steilen Hang auf winzigen Felderchen, auf welchen ganz sicher keine Hypotheken Platz haben. Dann senkt sich der Weg hinunter nach Quinto; der Dazio grande sperrt mächtig das ganze Tal und ein feiner Kirchturm steht rechts neben der Sperre, der Turm von Prato, der schönste romanische Kirchturm in der Leventina. Er hat dem alten Gotthardweg, der sich nicht durch die Felsen des Dazio grande getraute, die Richtung nach dem Süden gewiesen.

## Ritom.

Wer im Schnellzug die Leventina hinabfährt und auf der richtigen, also auf der linken Seite sitzt, der kann bei der ersten Station nach Airolo die mächtigen Röhre nicht übersehen, die drüben an den Berg gelegt sind. Oben sind es zwei, unten vier; sie münden in der Talsohle in einem großen Gebäude aus. Die gewaltigen Röhre kleben schwarz und in rücksichtsloser Linie am Berg, und es gibt Reisende im Schnellzug, die der Meinung sind, daß das dem grünen Berghang mit dem weißen Kirchturm weh tue. Ich weiß nicht, ob es eine Geschmacksverirrung ist, aber ich kann nichts dafür: Für meinen Teil gestatte ich mir der Meinung zu sein, daß jene großen schwarzen Röhren in diesem Landschaftsbild nicht stören. Die Gotthardlandschaft ist groß, auch in der Leventina; da wirken höchstens Kleinlichkeiten und Zimperlichkeiten störend. Die mächtigen Röhren aber sind der Größe der Gegend angepaßt, wie die schwarzen Brücken und das breite Doppelgeleise, das sich zielbewußt und rücksichtslos in seiner Art durch die Berge und durch die Felsen Platz macht und das mit dem Tessintal so gut und so eng verwachsen ist wie drüben

mit dem Tal der Reuß. Man ist bald im Reinen mit jenen Röhren am Berg, wenn man kein sentimentaler Mensch ist; es ist einem, als ob sie schon ganz zusammengeschweißt seien mit dem Berg, daß sie dazu gehörten wie die Felsen, die Tannen und das weiße Kirchlein von Altanca. Die letzten ästhetischen Bedenken altväterischer Art werden beseitigt durch die praktische Erwägung, daß es jenen Röhren zu verdanken ist, wenn man ohne Rauch und Ruß durch den Gotthard und in 2 Stunden 24 Minuten von Goldau nach Bellinzona fahren kann.

Die großen Röhren sind die Druckleitung des Kraftwerkes Ritom, und das große Gebäude unten im Tal, wo die Stränge einmünden, ist die Zentrale Piotta. Das ist das Gegenstück zur Zentrale Amsteg auf der Nordseite des Gotthards. Es ist schon früher gesagt worden, wie es sich mit den beiden großen Kraftwerken verhält: Amsteg liefert nicht etwa die Kraft für die Nordseite und Ritom ist nicht bloß als Kraftlieferant für die Südseite aufzufassen. Die beiden Werke arbeiten Hand in Hand und jedes ist für sich allein imstande, die elektrischen Züge auf der ganzen Gotthardlinie zu speisen. Amsteg tut das im Sommer, Ritom im Winter. Neben dem Flußkraftwerk von Amsteg, das im Winter bei der geringen Wasserführung der Reuß die nötige Kraft nicht aufbringen könnte, mußte eine zweite Kraftanlage mit großer

Akkumulierfähigkeit für den Winter geschaffen werden. Das ist das Ritomwerk mit der Zentrale Piotta.

Es stand in den Sternen geschrieben, daß der Hang von Altanca einmal in die Hand der Ingenieure geraten und mit den großen Röhren bedacht werde. Denn so zuvorkommend wie hier arbeitet die Natur der Technik nirgends in die Hand. Ein Hang von 800 Meter Höhe fällt steil ins Tessintal herab und oben hinter der Einsenkung zwischen den Bergen liegt ein natürlicher See hart an den Rand des Abhanges vorgeschoben. Da hatte man nur anzuzapfen und Röhren an den Steilhang zu legen und man bekam der PS in beliebiger Zahl. Die Druckleitung ist 1400 Meter lang, das Nettogefälle beträgt 810 Meter, die Leistung an den Turbinen 48 800 Pferdekkräfte. Gespiessen aber wird die Zentrale durch den großen, hermetisch geschlossenen See, der über dem weißen Kirchlein von Altanca hinter der Einsenkung liegt, den See von Piora, der einen Wasserinhalt von 26 Millionen Kubikmeter hat und der durch die Abzapfung im Winter nur um wenige Meter sinkt. An jeden der vier Rohrstränge ist im Maschinenhaus von Piotta eine Turbine von 12 200 PS angeschlossen, und an jede Turbine ist ein Generator gekuppelt, der bei 333 Umdrehungen in der Minute den Einphasen-Wechselstrom mit einer Spannung von 15 000 Volt an die Transformatoren abgibt. Die erzeugte Energie



Rifomsee

wird sowohl mit dieser Spannung von 15 000 Volt direkt an die Fahrleitung abgegeben, als auch mit einer transformierten Spannung von 60 000 Volt an die Unterwerke Böschenen, Giornico, Giubiasco und Melide geliefert. Man kann in der Centrale Piotta der kraftvollen Musik der dämonischen Maschinen lauschen, kann sich auch Turbinen, Generatoren, Transformatoren und Schaltanlage erklären lassen und kann staunend sehen, wie nur auf einen Knopf gedrückt werden muß, um den ganzen Gotthardverkehr in Gang zu bringen oder zu unterbrechen — aber über das Staunen wird man kaum hinauskommen. Das ganze Kraftwerk Ritom hat 22 800 000 Franken gekostet, wovon 4 900 000 Fr. auf die Wasseranlagen, 4 800 000 Fr. auf die Rohrleitung und 7 000 000 Fr. auf das Maschinenhaus Piotta fallen.

Ein freches Drahtseilbähnchen führt von der Centrale Piotta neben der Druckleitung zum Wasserschloß nach Piora hinauf. Man hat die Bahn für den Transport der Rohre und der Baumaterialien gebaut und nach der Beendigung der Bauten mit schönerem Wagen in den Dienst des öffentlichen Verkehrs gestellt. Piora ist so aus dem Handgelenk zu einer Bahn gekommen, die sogar im Fahrplan der Bundesbahnen aufgeführt ist mit vier Zügen im Tag, 24 Minuten Fahrzeit und vier Stationen, Piotta Centrale, Sanatorium, Ultanca und Piora. Das kecke Bähnchen dient also den ver-

schiedensten Bedürfnissen, dem tessinischen Sanatorium Ambri, dem Dörfchen Altanca, dem Kurort Piora und den Touristen, die zur Cadlimohütte oder zum Lukmanier wollen. Die Seilbahn schmiegt sich ganz der Druckleitung an, macht den Knickpunkt und die sieben Gefällsbrüche der Rohrleitung mit, und mündet neben dem Wasserfloß aus. Die steilste Strecke hat eine Steigung von 87,8 Prozent. Man hängt fast in der Luft, und es war nicht übertrieben gemütlich damals, als ich am 16. September 1920 nach der ersten elektrischen Fahrt durch den Gotthard in offenem Rollwagen der Dienstbahn nach Piora hinaufgeseilt wurde. Jetzt ist das Bähnchen so komfortabel wie irgend eine andere Drahtseilbahn. Die Ritombahn ist auf der ganzen Länge einspurig, hat also keine Ausweiche und nur einen Wagen. Ängstlichen Seelen darf gesagt werden, daß das Kabel eine sechsfache Sicherheit gegen Zugbeanspruchung besitzt und daß eine automatische Bremse mit zwei Zangenpaaren in Funktion tritt, wenn das nötig werden sollte. Es ist eine fröhliche, luftige Fahrt mit diesem Seilbähnchen nach Piora hinauf; man sieht wie aus einem Ballon auf den grünen Talboden der Leventina hinab, und man kann die gewaltigen Rohre der Druckleitung ganz aus der Nähe schauen; sie sind unten 650, oben 1100 Millimeter weit. Die Leute von Altanca, die Patienten des Sanatoriums, die Kurgäste von Piora



und die Touristen, die in die Berge oder zum Lukmanier wollen, sie sind alle den Bundesbahnen für dieses kühne Bähnchen dankbar.

Vom Wasserloch führt ein 900 Meter langer gesprengter Weg hinüber zum Ritomsee. Wie eine große Weihnachtsüberraschung liegt dieser See da im Tal von Piora, hart am Rande des steilen Berges, 1838 Meter über Meer, 800 Meter über dem Tessintal. Von diesem See wissen die Herrschaften nichts, die im Expresszug durch die Levantina hinabfahren; sie haben keine Ahnung von dieser feinen Mansarde auf der Südfront des Gotthards, wissen nichts von der Alpenrosenpracht dieses seltsamen Hochtals, das schon einen Ruf hatte als Sommerfrische, bevor das Kraftwerk Ritom und das lustige Seilbähnchen gebaut waren. Die Leute, die das Val Piora schon früher kannten, haben mit einiger Beklemmung die Entwicklung der technischen Dinge mitangesehen. Der Ritomsee ein Staubecken, eine Stauwand in den Alpenrosen, Stollen und Beton und der See angezapft und in Röhren abgezogen, der See von Piora, der wie eine Spiegelscheibe so herrlich und so einsam hoch über der Welt lag! Es kam einem barbarisch vor. Aber es ist so schlimm nicht ausgefallen. Der Ritomsee hat durch eine Höherstauung um sieben Meter an Weite gewonnen; er ist größer und stattlicher geworden, hat sich gestreckt und

gedehnt, ist 400 Meter länger geworden gegen die Kapelle von San Carlo und den Lukmanier hin. Das Hotel Piora, auf dem von altersher ein Lombardi haust wie auf dem Gotthardhospiz, steht jetzt näher am Wasser als früher, und der alte Weg zum Lukmanier liegt jetzt tief im Wasser. Ohne Staumauer am Steilabsturz gegen Ultanca konnte es natürlich nicht abgehen; aber diese Mauer ist so diskret wie möglich ausgefallen. Der schöne Wasserfall am Ausfluß des Sees ist hin; mit dem Ueberlauf haben sie eine neue Cascata arrangiert, die der alten nicht das Wasser reicht. Aber man muß etwas in den Kauf nehmen, wenn man elektrisch durch den Gotthard fahren will, und es hätte viel, viel schlimmer enden können. Die Mansardenstube von Piora ist schön geblieben; die Alpenrosenfelder leuchten wie früher, und die schöngeformten Berge in der Runde, der Camoghè, der Taneda, der Pizzo Columbe und der Pettano strahlen immer noch in gleicher Schönheit in den stahlblauen Tessinerhimmel hinein.

Der Wasserinhalt des Ritomsees ist durch die Stauung von 19 Millionen auf 26 Millionen Kubikmeter vermehrt worden. Das Wasser wurde nicht am Seeausfluß, sondern 30 Meter unter dem natürlichen Seespiegel angezapft; man hat den Ritomsee von unten her angebohrt, was ein interessantes, aber auch sehr heikles Experiment gewesen sein muß. Es gab

überhaupt bei der technischen Ausnützung dieses Sees verschiedene Nüsse zu knacken. Man hatte Anlaß zur Vermutung, daß der Ritomsee unterirdische Abflüsse besitze. Die Einheimischen glaubten das, und ein geologisches Gutachten von wissenschaftlichen Autoritäten ging dahin, „daß kaum ein Fall künstlicher Stauung bekannt sei, wo die Voraussage für die Undurchlässigkeit des Untergrundes von vornherein so ungünstig, so verneinend lauten mußte“, wie in diesem Tal von Piora. Die Messungen der Zuflüsse und des Abflusses haben dann aber die überraschende Tatsache ergeben, daß der Abfluß des Sees größer ist als der Zufluß, so daß nicht auf Versickerungen, sondern im Gegenteil auf unterirdische Quellen geschlossen werden muß. Die Staumauer am Ausfluß des Sees hat eine Länge von 170 Meter, eine Höhe von  $10\frac{1}{2}$  Meter, eine Fundamentbreite von 7 Meter und eine Kronenbreite von  $1\frac{1}{2}$  Meter; die Fundamente stehen auf gesundem Gneis. Seitdem im italienischen Glenotal die Staumauer eines Kraftwerkes geborsten ist und ein ganzes Tal verwüstet hat, sieht das Volk der Berge die Staumauern mit einigem Mißtrauen an. Man kann sich auch ohne stark entwickelte Phantasie vorstellen, welche Folgen ein Ausbruch des Ritomsees für die ganze Leventina haben müßte. Aber die Schwergewichtsmauer von Ritom genießt das volle Vertrauen der Talleute von Livinen; sie wissen, daß

hier mit peinlicher Gewissenhaftigkeit, mit großem technischem Können und tadellosem Material gearbeitet worden ist.

Einige Aufregung bemächtigte sich dagegen der Bevölkerung, als eines Tages ein Schwefelwasserstoffgeruch sich über die ganze Gegend bis hinunter nach Faido verbreitete. Die Sage erzählt, daß alle Kupferpfannen in Altanca und weiter unten — und die Kupferpfannen gelten etwas in den tessinischen Küchen — schwarz geworden seien. Das geschah bei der Absenkung des Ritomsees vor dem Beginn der Bauten; von 13 Meter Tiefe an hatte der See einen Schwefelwasserstoffgehalt von 28 Milligramm im Liter. Es wurde befürchtet, daß die Seeabsenkung die Forellen von Piora, im Tessin und sogar im Lago maggiore vernichten könnte. Aber die Befürchtung hat sich als grundlos erwiesen; der Fischbestand im Tessin hat keinen Schaden erlitten, und auch im Ritomsee ist kein toter Fisch gefunden worden. Was die rätselhafte Geschichte mit dem schwarzgewordenen Kupfergeschirr anbelangt, so kann man sich darüber am besten bei der schwarzen Peppina in der „Osteria alpina“ zu Altanca erkundigen.

## Dazio grande.

Dazio grande — der große Zoll. Die alten Eidgenossen haben ihn „Platifer“ genannt, was vielleicht vom Monte Piottino kommt. Denn so heißt auf der Karte der Querriegel, der den Ausgang der oberen Leventina gegen Süden verrammelt. Aber man darf sich schon an den populären Namen „Dazio grande“ halten, denn er sagt etwas. Dieser Dazio ist einer der wichtigsten Punkte der Gotthardroute, landschaftlich, technisch und historisch. Und das ist nun auch der Punkt, wo man zu Fuß gehen muß, wenn man die Technik der Bahn begreifen will. Da ist nichts zu wollen im Schnellzug; das Durcheinander von Tunnels und Brücken ist sinnbetörender als auf irgend einem andern Punkte der Gotthardlinie. Nur der Fußgänger kommt der Bahn auf ihre Schliche, der Fußgänger, der sich das Tracé zusammenreimen, die Tunnels erraten und einen Zug auf seinem Laufe von Mausloch zu Mausloch verfolgen kann. Das verhält sich nun so:

Der Zug muß im Dazio grande eine 200 Meter hohe Treppe hinunter, von 945 auf 758 Meter. Da heißt es weit ausholen nach links und nach rechts.

Gleich hinter der Station Rodi-Fiesso geht es über eine Brücke auf das linke Tessinufer; von der Brücke sieht man, sofern man es nicht verpaßt, die Straße in die engen Felsen über dem schäumenden Wasser eindringen, eine Straße, die zum Inferno hinunterzusteigen scheint: „Lasciate ogni speranza.“ Der Zug durchfährt zwei kurze Tunnels und tritt dann in den 1568 Meter langen Kehrtunnel von Treccio ein, zur Linken tief in den Berg. Die Ausfahrt aus diesem Tunnel liegt 32 Meter tiefer als die Einfahrt. Nach der Ausfahrt überbrückt die Bahn in einer imposanten Szenerie wieder den Tessin, bohrt sich auf der rechten Flußseite durch zwei weitere Tunnels und wiederholt dann weiter unten in einem zweiten Kehrtunnel das Kunststück, das oben am Eingang der Schlucht vollbracht worden ist. Dieser zweite Kehrtunnel, der Tunnel von Prato, geht rechts in den Berg; er ist 1560 Meter lang, Tunneleingang 832, Ausgang 796 Meter über Meer. Dann wird zum dritten Male der Tessin überschritten und auf der linken Talseite fährt der Zug durch zwei weitere Tunnels hinein in die Kastanien von Faïdo. Er ist in zehn Minuten von 945 auf 758 Meter hinuntergekommen. Auf einer Distanz von drei Kilometern haben wir es mit acht Tunnels von zusammen 4296 Meter Länge zu tun, einer Linienentwicklung von sieben Kilometern und einem Gefälle von 24 Promille.

Die Straße, die ihre Aufgabe weniger kompliziert anpackt, hat ein Gefälle von 58 Promille.

Man soll die Szenerie des Dazio grande nicht überschätzen, wie das einige Schilderer des Platiser getan haben. Der Dazio reicht an die Schöllenen nicht heran; die Felsenromantik ist kürzer geschürzt, und keine Stelle ist der Partie um die Teufelsbrücke gewachsen. Wer das Gegenteil behauptet, übertreibt, was vorkommen kann, wenn absolut verglichen werden muß. Man soll doch die Schönheiten nehmen wie sie sind; es bleiben für jede Eigenarten übrig. Der Dazio grande wird pikant durch das Zusammenspiel von Fels und Wasser und Straße und Bahn; die Felsen schießen in glatten Platten auf, das Wasser tobt und schäumt, die Straße ist kühn in das Defilé hineingezwängt, und die Bahn treibt es sehr geheimnisvoll. Die Schlucht ist eng, das Wasser des Tessins stäubt bis zur Straße herauf, und an einigen Stellen schaut man in einen Herenkessel hinab, der an brodelnder Wildheit nichts zu wünschen übrig läßt. Die Straße fällt steil hinab in die Gola; der alte Saumweg ist als Treppe in die Kluft hinuntergegangen, da mußten die Pferde am Zaum geführt werden, und man begreift den Ehrengesandten Hans Jakob Fäsch von Basel, der von einer „gefährlichen Descense“ spricht. Aber diese „Descense“ wird nicht lang gewesen sein; die eigentliche Schlucht ist bald durch-

Schritten, oben schaut der blaue Tessiner Himmel in die Gola herein und auf den Felsbändern über den stäubenden Wassern wächst mehr als drüben in der Schöllenen allerhand Grünes. Bald wird die Enge weiter, der Tessin zahmer, der Blick freier und dann tut sich wieder das „lachend Belände“ hervor, das sich nach jeder Talsperre öffnet, ob sie dann Schöllenen, Biamala oder Dazio grande heißt.

Hans Rudolf Schinz, der noch vor dem Bau der Straße durch den Engpaß des Monte Piottino gegangen ist – den Baul führte er sorgsam am Zügel –, hat hier nicht weniger Angst ausgestanden als in der Val Tremola: „Wir erstaunten über die Wildheit und Roheit der schrecklichen Wüste, in die wir jetzt durch einen in harten Felsen mit grossen Kosten gehauenen hohlen Weg hinunterstiegen. Dieser Weg ist unstreitig ein Beweis, wie weit die Kühnheit der Menschen gehe, wenn die Vermehrung des Genusses der Vortheilen von dem gesellschaftlichen Leben, und des Verkehrs mit andern Menschen und Ländern reizt . . . Diese schauervolle Felsenstrasse samt den dreyn mit vieler Kunst über den wilden Strohnm gebauten steinernen Brücken kostete, wie mich ein Einwohner des Thales versicherte, in die siebenzig tausend Gulden. Wenn man durch diesen Weg gehet, und all die Kosten, all die auf die Bahnung und den Bau desselben verwendete Arbeit bedenkt, so wird man



sich wohl nicht wundern, daß das von den Landes-  
herrn (dem Kanton Uri) zum Unterhalt einer so kost-  
baren Straß angeordnete Weggeld im Jahr 1513  
von allen Staaten der Eydgenossenschaft genehmiget  
und anerkennt worden ist. Vom Zollhaus geht der  
Weg so steil, wie über eine Treppe, durch das enge  
Thal hinunter, welches an den meisten Orten nicht  
breiter als das Beet des Tizins ist. Man paßiert  
alle drey über denselben sehr künstlich und mit grossen  
Kosten gebaute Brücken. Das Brausen des an unserer  
Seite in fürchterlicher Tiefe fortwütenden, in Staub  
sich überstürzenden, durch tausend über einander ge-  
worfenen Felsklumpen in schäumenden Wellen sich  
schlagenden Flusses verwehrte uns das Reden, da  
keiner den andern vor dem betäubenden Rauschen  
hören konnte . . .“

Die heutige Straße, die mit dem Bau der ganzen  
Gotthardstraße gegen 1830 erstellt worden ist, folgt  
dem alten Saumweg, den Hans Rudolf Schinz so  
schauerlich beschreibt. Nur die Treppe ist verschwun-  
den; die Reiter brauchen nicht mehr abzustiegen, die  
Autos und die wilden Motorfahrer rasen durch die  
Felsenenge des Platifers und daneben donnert ein  
Expreszug mit internationalen Schlafwagen vorbei.  
Die Straße ist weiter unten zu verschiedenen Malen  
verlegt worden; es stehen zusammengestürzte Brücken  
und verlassene Häuser abseits vom Weg, darunter

eine „Osteria del Ponte rotto“, ein „Wirtshaus zur zerbrochenen Brücke.“ Man scheint bei der ersten Anlage der Straße Fehler begangen zu haben, die dann nachher durch Lawinenstürze und Steinschläge, vielleicht auch durch Hochwasser korrigiert worden sind. Das zerfallene Gemäuer erhöht die wilde Romantik der Landschaft. Auch das Dorf Osco, das hoch oben am linken Berghang klebt, soll früher weiter unten in der Schlucht gelegen haben und durch einen Bergsturz verschüttet worden sein.

Am Eingang zur Schlucht auf der rechten Seite der Straße steht ein großes düsteres Gebäude, dem man von weitem die historische Vergangenheit ansieht. Das ist das Zollhaus im Platifer, der Dazio grande, der große Zoll. Das Haus stammt aus dem 18. Jahrhundert; vorher wird ein anderes, ein kleineres dagestanden haben. Die Bezeichnung „großer Zoll“ ist aber nicht auf die Größe des Gebäudes, sondern auf die Höhe des Zolles zurückzuführen, der hier erhoben wurde. Mit dem Zoll war auch ein Gasthaus verbunden, und in den alten Reiseschilderungen wird das Haus gerühmt. So stellt ihm Hans Rudolf Schinz folgendes Zeugnis aus: „Es war Abend, als wir beim Platifer im Zollhaus anlangten. Dieses ist ein sehr wohlgebautes, geräumiges, seiner Lage nach angenehmes Haus, welches dem Zoller des hohen Standes Uri zur Wohnung, zugleich aber auch als

ein Gasthaus den Fremden dienet, in welchem man sehr wohl bewirtheet wird. Wir übernachteten hier und hatten das Vergnügen, mit dem zu gleicher Zeit angekommenen Gesandten von Luzern zu speisen.“

Die Errichtung des Zollgebäudes am Eingang des Platifers und die Erhebung eines großen Zolles war die Folge einer radikalen Wegverbesserung, welche die Urner im Jahre 1550 vorgenommen haben. Der alte Weg umging die Talsperre rechts ausholend über Prato und Dalpe; später wurde ein näherer aber halsbrecherischer Weg über die Felsen auf der rechten Flußseite getrieben; sie genügten aber beide den Bedürfnissen des Transitverkehrs nicht. Wahrscheinlich ist infolge davon vor 1550 wieder einmal ein Zerfall des Gotthardverkehrs eingetreten, der von der Konkurrenz der Bündnerpässe herrührte und der zum Aufsehen mahnte. Da griff Uri in die Tasche, wie es das später auf der Nordseite des Gotthards beim Bau des Urnerlochs hat tun müssen, und faßte den kühnen Plan, den Saumweg direkt in die Felspalte zwischen Monte Piottino und Monte dell' Ozzo, also in die Schlucht selbst zu legen. Der Weg mußte gesprengt und den Felsen abgerungen werden; im oberen Teile wurden Treppen angebracht, und man mußte sogar zu überhängenden Konstruktionen Zuflucht nehmen wie an der stiebenden Brücke in der Schöllenen. Pater Angelico, der Talschreiber der Le-

ventina, sagt, daß der Bau dieser Straße durch die Felschlucht des Monte Piottino das einzige lobenswerte Werk gewesen sei, das die Urner in der langen Zeit ihrer Herrschaft in Livinen vollbracht hätten. Der Transitverkehr auf der Gotthardroute sei von jenem Augenblick an stärker geworden; gleichzeitig habe aber auch die Tagsatzung in Aarau den Urnern das Recht zur Erhöhung des Zolles am Dazio grande eingeräumt, so daß also das „Opfer“ der Urner für die schwierige Straßenbaute nicht groß gewesen sei. Das Recht, am Monte Piottino Zölle zu erheben, stand ursprünglich der Talschaft Livinen zu; eines schönen Tages aber erklärten die Urner die Erhebung des Zolles als staatliches Hoheitsrecht, das von einem Untertanenlande nicht ausgeübt werden könne. Pater Angelico beklagt sich als Leventiner bitter über diesen staatsrechtlichen Kniff der gnädigen Herren in Altdorf.

Ueber die Zölle, die im Dazio grande erhoben wurden, liegen Angaben vor. Der jährliche Zollertrag belief sich auf 16 000–24 000 Franken, ein schönes Sümmdchen für die damalige Zeit und ein netter Zusatz für die Staatskasse des hohen Standes Uri. Der Schweizer zahlte hier im 18. Jahrhundert 1½ Schilling, der Fremde 5 Schilling Zoll. Ueber den Warenverkehr durch den Dazio grande meldet Stefano Franscini, daß im Jahre 1831, also nach der Eröffnung der Gotthardstraße, 21 568 „Lasten“ oder

40000 Doppelzentner im Dazio verzollt worden seien und zwar 4389 Saumlasten Baumwolle und Seide, 4549 mit Reis, Del und Eisen, 8490 mit Käse, 3195 mit Wein, 813 mit Korn, 48 mit Leder, 42 mit Ziegenfellen und 34 mit Obst. Im Jahre 1840 seien die Transporte auf 80975 Saumlasten angewachsen.

Aber wie kamen die Urner in den Platifer, und was hatten die Hirten des Reußtales im Dazio grande zu tun? Die Antwort ist kurz: Die Gotthardpolitik hat sie über die Berge getrieben, die Sorge um den Gotthard. Die Frage, ob die Gründung der Eidgenossenschaft irgendwie mit der Eröffnung des Gotthardpasses im Zusammenhange stehe, ist zwar nicht abgeklärt; Tatsache ist aber, daß die Eidgenossen der Urschweiz aus verkehrspolitischen Gründen, bewußt oder unbewußt großzügig und weitausschauend, über den Gotthard gezogen sind, um im Tal des Tessins festen Fuß zu fassen. Man mußte die Südrampe haben, wenn man den rentablen Paßverkehr ganz in die Hände bekommen wollte. Die Träger dieser Paßpolitik waren die Urner. Moys Schulte stellt in seiner „Geschichte des Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien“ den Urnern das glänzendste Zeugnis aus. Das waren, meint er, keine gewöhnlichen Bauern. Das waren nicht „die Bewohner weltentlegener Täler, das waren kluge, mit Weltkenntnis begabte Leute, die den Welthandel über

die Berge führten, mit den Boten, Pilgern, Kaufleuten, Herren und Fürsten sprachen, die durch ihr Land zogen."

Auf eigene Faust, nur von den Obwaldnern unterstützt, zogen die Urner über den Gotthard, als die „Bozhuslüt von Liffinen," die dem Herrn von Mailand abtrünnig geworden waren, in Uri Hülfe suchten. Die übrigen eidgenössischen Stände machten diese Draufgängerpolitik der Urner nur widerwillig mit; sie waren ja am Gotthardverkehr, an Zöllen und Frachten, weniger interessiert. Im Jahre 1423 weigerte sich Zürich, den Urnern in Livinen Unterstützung zu leihen mit der Begründung, „dz Livinen nit jro sye und dz ouch mit keinem rechten nie an sich gezogen haben, dann dz dieselben von Livinen sich ab dem Herren von Meilan, der und sin vordern si bi hundert jaren jnn gehabt hand, an si geworffen haben und jren herren abtrünnig und ungehorsam worden syen." („Schweizer Kriegsgeschichte. Ennetbirgische Politik und Feldzüge der Innerschweizer. Von Karl Meyer.) Und die Berner, die großzügigen Berner, haben 1425 beschlossen, keine Feldzüge über den Gotthard mehr mitzumachen, da „inen soliche sorgkliche lang reisen ußer land sauer werend." So haben denn Uri und Obwalden allein im Anfang des 15. Jahrhunderts „di von Liffinen in ir schirm und ze lantlütten genomen." Sie verloren es vorübergehend wieder; aber im Jahre



Faido

Phot. Wehrli-Verlag, Kilchberg-Zürich

1466 kam die Leventina fest in ernerischen Besitz. Schon im Zürcher Bundesbrief von 1351 aber ist der „Platifer“ als südliche Grenze des Gebietes gegenseitiger Hilfeleistung bezeichnet. Nur bis hieher waren die Bundesgenossen verpflichtet, der stets nach Süden drängenden Eroberungslust der Urner Unterstützung zu gewähren.

Der älteste Saumweg am Platifer hat nicht durch die Schlucht geführt. Er hat das Defilé rechts umgangen auf einem so bequemen und fast natürlichen Pfade, daß man nicht recht begreifen kann, wie man schon frühe absolut einen Weg durch die Schlucht haben wollte. Schon die alte Berkehrspolitik scheint das Hauptgewicht auf die kürzeste Distanz, die direkte Linienführung gelegt zu haben, selbst wenn dabei der Weg gefährlicher wurde. Denn der alte Saumweg durch die Platiferschlucht, der dem Ratsherrn von Basel auf seiner „Ennenbürgischen Gesandtschafts Reiß“ so ungemütlich vorkam, ist offenbar gefährlicher gewesen als die ältere „strada francese“, die von Rodi über Prato und Dalpe rechts am Monte Piottino vorbei nach Faido gegangen ist. Die Bezeichnung „strada francese“, französische Straße, gibt Rätsel auf; alte Straßen in den Alpen werden sonst mit rührendem Respekt vor dem alten Rom als Römerstraßen bezeichnet, und auch in der oberen Leventina spukt eine „antica via romana“ und bei



Dalpe sogar ein „ponte romano“ in den Köpfen. Der Talhistoriker Pater Angelico, dem es doch an Respekt vor römischen Dingen gewiß nicht gefehlt haben wird, lehnt aber sehr unbefangen die römische Straße wie die römische Brücke ab und spricht von der „strada francese“, ohne daß er für die seltsame volkstümliche Bezeichnung eine Erklärung bei der Hand hätte.

Es ist hübsch und interessant, auf dieser alten „strada francese“ von Rodi über Prato, Cornone und Dalpe nach Faïdo zu wandern, rechts am Dazio grande vorbei. Den Weg weist der Kirchturm von Prato, den man in der ganzen oberen Leventina sieht, der schönste Campanil des Tales. Er ist siebenstöckig, schlank und prächtig dimensioniert; der Kunsthistoriker Rahn bezeichnet ihn als Muster eines romanischen Turms. Der Kirchenpatron ist Sankt Jörg, der edle Ritter, nicht der heilige Christophorus, der Santo der Touristen, der im Tessin so groß und mächtig an zahlreiche Kirchen gemalt ist und der eigentlich an den Gotthardweg, die große Straße aller fahrenden Leute gehört. Am Pfarrhaus von Prato ist eine lateinische Inschrift zu lesen, die meldet, daß das Haus aus den Steinen einer alten Burg gebaut worden sei. Zur Abwechslung spricht das Volk hier nicht von einem Langobardenturm, sondern von einem Turm des Mailändergeschlechts der Visconti. Der gleichen

herzoglichen Dynastie wird von der Volkstradition auch die Ruine zugeschrieben, die auf der Waldwiese von Pianaselva hinter Dalpe steht; Pater Angelico korrigiert auch hier den Glauben des Volkes, und er sieht in dem Gemäuer ein ehemaliges Zollhaus, den „Dazio vecchio“, der zur Zeit des ersten Saumweges an der „strada francese“ die gleiche Rolle gespielt hat wie der Dazio grande an der neuen Straße unten am Eingang zum Platifer. Dieser alte Zoll liegt 400 Meter steil über Faïdo, und der steile Abstieg wird schuld gewesen sein, daß die „strada francese“ aufgegeben und mit allen Mitteln ein Weg durch die Schlucht gesucht worden ist. Heute führt ein bequemes Fahrsträßchen durch den Wald hinab nach Faïdo, das man lange auf dem Weg durch die Tannen heraufleuchten sieht.

Und nun dieses Faïdo! Die alten Eidgenossen haben „Pfaïd“ gesagt und die heutigen wollen deshalb nur schwer begreifen, daß man nicht Faïdo, sondern Fa-ïdo sagen muß. Die Tessiner sagen „Faïid“ mit einem ganz langen „i“. Die Station Faïdo gehört zu den großen Ueberraschungen der Gotthardfahrt, denn hier tritt der erste große Szeneriewechsel ein, der auch den Reisenden im Schnellzuge nicht entgeht. Durch die Kehren im Dazio grande ist man in wenigen Minuten in die zweite Etage des Tessintales herabgekommen und da treten nun in der Landschaft

die ersten italienischen Momente auf, die man im oberen Stockwerk, dem Hochtal zwischen Airolo und dem Dazio grande, vergeblich gesucht hatte. Die Kastanie tritt auf, die erste gleich am Ausgang der Platiferschlucht, und dieser schöne dickbuschige Baum drückt nun der ganzen Landschaft den Stempel auf. Der botanische Szenenwechsel fällt umso mehr auf, als der Taltrog oberhalb des Dazio grande vollkommen baumlos ist. Nach der Enge des Dazio grande tut auch die sonnige Weite der Gotthard-Etage von Faido unsäglich wohl; die Berge sind auch hier noch hoch genug — aber sie sind grün bis hoch hinauf, und von den schönen Hochterrassen am linken Berghang grüßen große Dörfer mit weißen Kirchen fröhlich herab auf das sonnendurchflutete Tal von Pfaid. Man spürt es in allen Fibern: das ist nun eine ganz andere Welt.

Faido ist der Hauptort der Leventina und es ist ein großer stattlicher Ort, kein Dorf bloß, sondern ein Borgo. Große moderne Hotels stehen am Bahnhof, Sommerfrischequartiere für Tessiner und Mailänder, denn Faido liegt immer noch 700 Meter über Meer, und das will etwas heißen für den Südländer. Einige Schnellzüge halten noch in Faido; nur die ganz vornehmen rasseln vorbei. Das Borgo liegt unterhalb der Bahn, schmiegt sich seiner ganzen Länge nach der alten Gotthardstraße an, und in alten Zeiten ist hier die Gotthardpost durchgetraht auf der grani-

tenen Fahrbahn und hat Leben gebracht in ehrenhafte Gasthäuser, unter welchen sich neben einem „Angelo“ auch ein „Hotel Prinz of Wales“ befunden hat. Der „Angelo“ ist noch da, und mit ihm steht noch allerhand aus der Zeit der alten Gotthardpostherrlichkeit. Es ist in Faïdo mit erfreulicher Pietät viel Altertümliches in die Gegenwart herübergerettet worden. Da stehen noch alte wohlgefügte Holzhäuser mitten unter der steinernen „Italianità“ in der langen Gasse; eines dieser Holzhäuser, das schönste, stammt aus dem Jahre 1530, und das „Café des Alpes“ hat eine uralte, verwetterte Haustüre aus dem Jahre 1534. Die Türe gehört zu den Sehenswürdigkeiten des Dorfes, und die von Faïdo freuen sich, wenn der Fremdling der Türe Beachtung schenkt. Auch ein Turm steht da, die „Torre dei Baresi“; er ist fünfstöckig und hat ein verwegenes Dach, das nur nach einer Seite abfällt. Diese „Torre dei Baresi“ ist ein Better des Langobardenturms von Stalvedro; so meint es wenigstens Pater Angelico, der im weitem erzählt, daß im Jahre 1814 beim Bau der Poststraße ein noch viel älteres Gemäuer, der Rest eines Prätoriums geschleift worden sei; die Härte dieses Mauerwerkes habe jeden Meißels gespottet.

Faïdo hat auch seine „Piazza“, auf der inmitten von Lindenbäumen das Standbild Stefano Franscinis steht; die Inschrift bezeichnet ihn als „Erzieher des

Volkes" und „Vater der Statistik." Franscini war aber noch mehr, er war Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Dieses Faïdo hat in der Tat der Eidgenossenschaft einen Bundesrat geliefert, wie es Airolo auch getan hat. Die Leventiner haben Ursache, stolz zu sein. Daß Faïdo gut eidgenössisch ist, das sieht man auch sonst auf der schönen Piazza; es steht dort ein „Café elvetico" neben einem „Café federale". Eine Präfektur, eine Gendarmeria und ein Gemeindehaus vervollständigen das Bild. Wenn noch beigefügt ist, daß die Kirche von Faïdo aus dem Jahre 1530 stammt, daß es ein Kapuzinerkloster besitzt, und daß mitten aus dem Wald zur Rechten heraus ein mächtiger Wasserfall stäubt, so wäre etwa erzählt, was von Faïdo zu berichten ist. Nicht gut zu schildern aber ist der eigene Reiz des Mittagessens in der Stube eines alten Gasthauses, wo die Bundesräte Franscini und Motta an der Wand hängen neben der Madonna, wo sie kein Menu haben, und wo der Wirt hemdärmlich die Pasta in Brodo, das Pollo und die Grappa zum Kaffee bringt.

Wenn in der Leventina in allen Stuben die Bilder der Bundesräte Franscini und Motta hängen und auf der Piazza in Faïdo ein „Café elvetico" neben einem „Café federale" steht, so zeigt das, daß die Leventiner feuerfeste Eidgenossen sind und daß sie alten Groll längst vergessen haben. Denn es gab eine

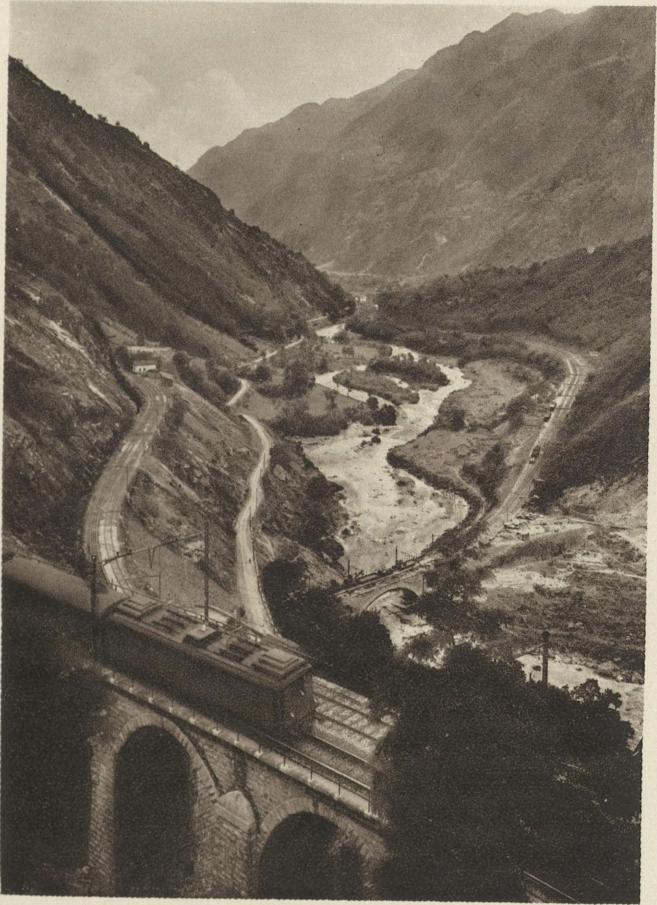
Zeit, da die Leventina zum Großen Anlaß hatte. Als die Urner am Anfang des 15. Jahrhunderts die Leventina den Mailändern abtröckten und „di von Liffinen in ir Schirm und ze lantlütten“ nahmen, da war es ihnen weniger um die Hoheit über das tessinische Tal als um die Beherrschung des großen Passes zu tun. Die Urner waren gescheit genug, den Leventinern große Freiheiten zu lassen und sie nicht als Untertanen zu behandeln; die Leute von Livinen durften sich als Bundesgenossen der Urner betrachten, sie kämpften neben dem Aaristier mit eigenen Kompagnien bei Arbedo und auf dem Eschentalerzug, bei St. Jakob an der Birs, bei Grandson und Murten. Aber im Laufe der Zeiten vergaß Uri seine weit-sichtige Politik und vergaß auch die großen Dienste, welche die Leventiner in der Schlacht bei Giornico geleistet hatten. Die Urner bemächtigten sich nicht bloß der Zölle im Dazio grande, die ursprünglich den Leventinern gehörten, sondern sie beschränkten auch Schritt für Schritt die alten Freiheiten des Tales. Von 1602 an war Livinen ein Untertanenland der Urner, gleich behandelt wie die andern ennetbirgischen Vogteien der alten Eidgenossenschaft; ein Urner Vogt saß in Faïdo, und die Leventiner hatten die Bauern des Reußtales, die sie „ze landlütten“ angenommen hatten, als gnädige Herren anzureden.

Die Liviner schickten sich nur schwer in die neue

Ordnung der Dinge, und es fehlte nicht an Versuchen, die alten Freiheiten des Tales zurückzugewinnen. Im Jahre 1712 benützten die Leventiner den Billmerger Krieg, um Uri etwas abzutrozen. Man hatte den Urnern Heerfolge geleistet und verlangte dafür Sold und Entschädigung. Als Uri sich weigerte, bemäch- tigten sich die Liviner des Zolles am Platifer. Durch die Vermittlung von Schwyz kam eine Einigung zu- stande; Livinen erhielt den Sold und „auf Wohl- verhalten hin“ auch größere Freiheiten. Die Urner hatten fortan auch die Liviner als „getreue, liebe Mitlandleute“ anzureden.

Aber der Frieden dauerte nicht lange, und im Jahre 1755 kam es zum offenen Aufstand in der Leventina. Selbst Frascini gibt zu, daß sich seine Landsleute bei dieser Rebellion im Unrecht befanden; doch wurde dann auf der andern Seite die Empörung mit unerhörter Härte niedergeschlagen. Uri wollte das zerrüttete Vormundschafswesen in der Leventina in Ordnung bringen, und eine Verordnung verlangte Rechnungsstellung in Waisensachen. Die Liviner be- trachteten aber diese Verordnung als einen Eingriff in ihre Freiheiten, rotteten sich zusammen und ver- jagten den Landvogt in Faido und den Zolleinnehmer im Dazio grande.

Nun machte Uri kurzen Prozeß. Es zog mit tausend Mann und fünf Kanonen über den Gotthard;



Biaschina



achthundert Unterwaldner rückten nach; die Walliser und die Luzerner erschienen am Nufenen. Die Liviner gaben vor der Uebermacht den Gotthard und bald auch den Platifer preis und unterwarfen sich. Die Rache Uri war furchtbar. Am 2. Juni 1755 wurde die ganze männliche Bevölkerung des Tales nach Faido befohlen; mit entblößten Häuptern und auf den Knien mußte das Volk zusehen, wie seine drei Führer, der Landeshauptmann Orso, der Pannerherr Forno und der Ratsherr Sartori, geköpft wurden. Acht weitere Leventiner wurden nach Altdorf gebracht und dort enthauptet, damit das Volk von Uri auch seine Augenweide habe. Als die drei Köpfe im Staube lagen, erhob sich der Anführer der Urner, um den armen und elenden Livinern verständlich zu machen, wie man Rebellen behandle. Er richtete die Frage an das Volk, ob sie von nun an Uri treu und gehorsam bleiben wollten, alle zusammen. Das Volk auf den Knien mußte „Ja“ sagen. Dann kam die zweite Frage: Ob man nun bereit sei, dem Kanton Uri den Treueid zu schwören, „ohne jede Einschränkung und ohne alle Vorbehalte.“ Das Volk auf den Knien murmelte „Ja“. Und dann wurde die Eidesformel verlesen, und das Volk von Livinen mußte den Treueid nachsagen, Wort für Wort, mit aufgehobenen Schwörfingern. Alle Freiheiten des Tales wurden aufgehoben, und sogar ein Waffenverbot wurde erlassen,

das bis zum Jahre 1781 in Kraft blieb. Und fortan hatten die Leventiner in ihren Eingaben an die Urner Regierung die Anrede zu gebrauchen: „All' Illustrissimi e Potentissimi Signori Padroni nostri Clementissimi“ und zu unterzeichnen: „Umilissimi e Fedelissimi servitori e sudditi.“ Die „erlauchtesten und mächtigsten, gnädigsten Herren und Gebieter“, das waren die Hirten des Kreuztales.

Man denkt heute nicht mehr an diese Ungerechtigkeiten in der Leventina. Man hat vergessen und vergeben. Die Leventiner haben der neuen Eidgenossenschaft zwei Bundesräte geliefert, die Urner keinen einzigen. Und die Grenze des Tessins liegt heute eine Stunde unter dem Gotthardhospiiz auf der Urnerseite beim Brüggloch. Alle Schuld rächt sich auf Erden.

## Bon Faïdo nach Biornico.

Der hemdärmliche Wirt, der mir in Faïdo das Pollo und die Brappolina zum Kaffee serviert hatte, schlug die Hände über dem grauen Tessinerkopf zusammen, als ich ihn treuherzig fragte, wie viel etwa für einen Fußmarsch von Faïdo nach Biornico an Zeit aufzuwenden wäre. Ob das ernsthaft, „sul serio,“ gemeint sei. Es war ein prächtig heißer Sommertag. Ganz Faïdo hatte die Läden geschlossen, die granitene Fahrgeleise der alten Gotthardstraße glühten, kein Mensch war auf der Gasse zu sehen, und es war einem, als ob auch Stefano Franscini, der Vater der Statistik, so allein unter der grellen Sonne auf der Piazza für einen Parasole oder wenigstens für ein Fazoletto zum Abtrocknen der hohen Denkerstirne nicht undankbar gewesen wäre. Aber ich wollte „sul serio“ nach Biornico gehen; die 30 Grad im Schatten waren mir gleichgültig, ich schätze solche Temperaturen, und ich meine, daß es zur Abrundung des Gotthardbildes gehört, nach dem Regen von Böschchen und dem Schneegestöber auf dem Hospiz auch die Wärme der unteren Leventina kennen zu lernen. Die Gegensätze, die klimatischen Extravaganzen, die gehören ja zum Gotthard, und wenn man die Frage gründlich

abklären will, ob wirklich die Sonne südlich vom Gotthard ihr Geschäft ganz anders besorgt als nördlich vom Paß, dann ist es das beste, man marschiere an einem hellen Sommertag mitten im Juli nach einem guten Mittagessen in Faïdo nach dem schlachtenberühmten Giornico hinunter, hemdärmelig wie der Wirt und mit dem Kragen um den Hut. Es werden ja Osterien und Kastanienhaine und erfrischende Wasserfälle unterwegs zu finden sein, und übrigens sind es nur elf Kilometer von Faïdo nach Giornico.

Zwischen Faïdo und Giornico liegt die zweite Sturztreppe der Leventina. Es geht von der mittleren Gotthardetage in das Parterre hinunter, von 700 auf 400 Meter. Die Treppe ist die Biaschina, der „Irniser Stalden“ im Deutsch der alten Eidgenossen, die Wiederholung des Platifers. Die Reiseschriftsteller tun diese Biaschina, die doch der Bahn auch viel zu schaffen macht wie der Dazio grande, ziemlich oberflächlich ab. Auch Karl Spitteler hat für diese Partie wenig übrig: „Eine Merkwürdigkeit, eine überwältigende Wirkung darf man sich von der Biaschina nicht versprechen. Im Gegenteil sagt die Gegend bei der Fußwanderung kaum viel mehr, als sie bereits bei der Eisenbahnfahrt gesagt hatte. Stets ein und dasselbe Bild einer großen weiten Gebirgseinöde, durchrauscht von dem hier schon ziemlich breiten Tessin, dessen Schnellen sich nicht im entferntesten mit dem

Dazio grande vergleichen lassen. Die Eingangspforte bei Lavorgo erweckt großartige Erwartungen, die der erste steile Abfall der Straße unterhält; doch bald verflacht sich die Thalsohle und der Marsch wird einförmig. Die Kastanien am Anfange, der Wein und die Feigen am Schlusse gegen Giornico hin erregen wohl einige Aufmerksamkeit, gewähren jedoch keinen genügenden Ersatz für den mangelnden Wechsel der Szenerie. Ueberhaupt, was man unterwegs verspürt, sieht einer Enttäuschung ziemlich ähnlich."

Aber der Dichter muß dann doch zugeben, daß Stimmung in dem fremdartigen, wilden Steinkessel liegt, eine märchenhafte Einsamkeit, in die man sich gerne Räuber hineindenke, wenn auch nur unschädliche Operettenräuber; Spitteler rühmt auch die wundervollen Luftfarben, das sei ein wahres Kaleidoskop von purpurnen Abend Schatten, überglänzt von goldenem Licht, eine „geborene Landschaft für eine Hochzeitsfahrt.“ Was kann man denn von einer Landschaft noch mehr verlangen!

Ich denke mit Behagen an den heißen zweistündigen Marsch zurück. Man marschiert da so recht ins Italienische, von den Kastanien in die Reben hinein. Was Faïdo erst andeutet, das wird hier greifbare Wirklichkeit. Die Kastanienbestände werden zu Wäldern; in Chiggiogna tauchen schon die ersten Feigenbäume auf und freiwachsende Palmen in den Gärten.

Auch die Madonnenbilder mehren sich in feinen italienischen Kapellchen. Man nehme die Wasserfälle dazu, die nirgends so in Saus und Braus leben wie auf diesem Stück des Tessintales; einer, der Fall von Gribbio, sieht wie ein Schleier aus, und an begangeneren Pfaden würde man eine so prachtvolle Cascata nur gegen Eintrittsgeld zeigen, in der Woche zweimal bengalisch beleuchten und ein Grand Hotel danebenstellen. Diese Wasserfälle in der Leventina sind überhaupt von einer unglaublichen Mannigfaltigkeit der Struktur, und wenn das Tal nicht von harmlosen Hirtenknaben bevölkert wäre, die dem Wesen mit den Fremden fernestehen, so könnte man da und dort an künstliche Eingriffe glauben. Das Wasser stürzt bald in vollem Strom über die Felsen herab, kommt bald aus einem Walde heraus, kollert von Felsband zu Felsband in neckischen Sprüngen, schlängelt sich in feinen Fäden über glänzende Platten oder improvisiert einen mächtigen zarten Brautschleier wie die Gribbiasca vor Lavorgo. Es ließe sich ein Buch schreiben über die Wasserfälle in der mittleren Leventina, und das Buch müßte reich illustriert sein, damit alle Welt es verstünde, was die Natur mit den fallenden Wasser im Tessin alles fertig bringt.

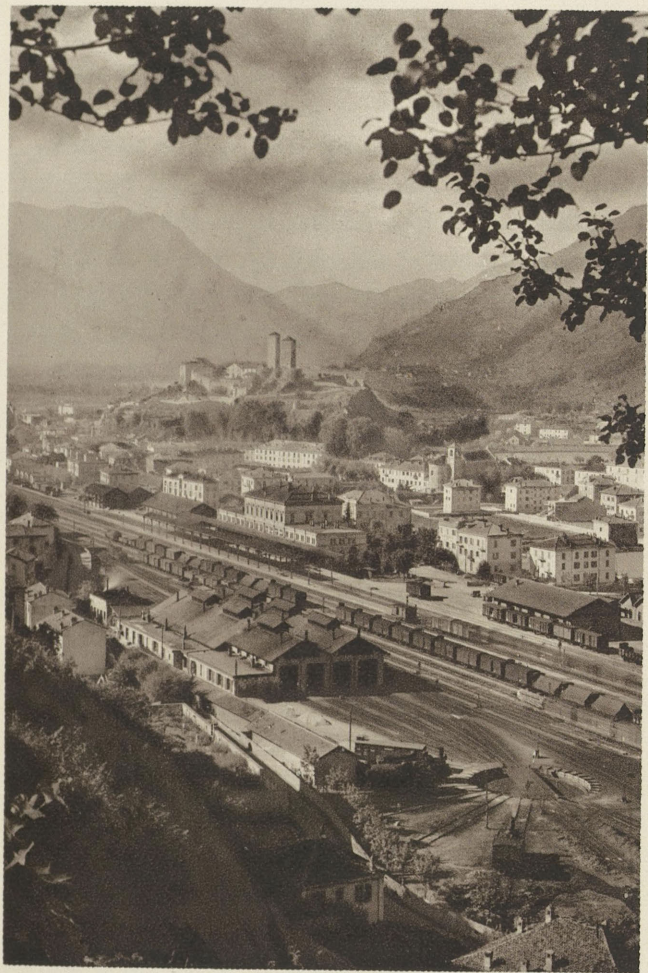
In Lavorgo darf man sich schon von der heißen Straße weg für ein halbes Stündchen in eine lauschige Ecke an einen steinernen Tisch verziehen. Es ist unter-

haltsam, die fleißigen Züge vorüberschnurren zu sehen, die „Direttissimi“, die es sehr eilig haben, weil sie in vier Stunden in Mailand, in acht Stunden in Genua, in zwanzig Stunden in Rom sein müssen. Auch lange Güterzüge fahren vorbei mit Kohlen aus dem Saargebiet und mit Münchner Bier, was anzusehen etwas aufreizend ist bei 30 Grad im Schatten am Steintisch in Lavorgo. Man kann auch mitansetzen, wie sie gewaltige Granitblöcke verladen auf der Station. Lavorgo ist ein Zentrum der tessinischen Granitindustrie; es sind große Brüche in der Nähe, und man sollte meinen, daß sich mit diesen prächtigen Steinen große Geschäfte machen ließen draußen in den Städten. Aber der Gotthardgranit hat Mühe, sich Geltung zu verschaffen in der Welt; der Kunststein ist ja Mode geworden, der Beton triumphiert, man hat sich das solide Bauen mit echtem Material abgewöhnt, und dagegen kommt der kernhafte Gotthardgranit nur schwer auf, denn es ist weit von Lavorgo bis Zürich und Mailand und die Frachten werden hoch.

Die Enge der Biaschina reicht an den Dazio grande bei weitem nicht heran. Die Straße findet ohne große Schwierigkeiten den Weg über die Sturztreppe nach dem Boden von Giornico hinunter. Eine schöne Brücke — das Tessin ist das Land der schönen Brücken — führt über den Tessin nach einem verlorenen Dorf hinauf, nach Chironico auf der rechten Seite des

Tessins; dort auf dem rechten Ufer ist auch der alte Gotthardweg von Faïdo über Gribbio und Chironico nach Giornico gegangen. Die Bahn hat einige Mühe, durch den Absturz der Biaschina hinabzukommen; es waren Kehrtunnels, Brücken und Viadukte notwendig, und ähnlich wie bei Wassen liegen die Brücken übereinander. Die beiden Kehrtunnels von Piano Tondo und Travi liegen fast übereinander, so nahe hat man sie zusammenstellen müssen. Der Tunnel von Piano Tondo hat eine Länge von 1508 Meter mit einer Senkung von 40 Metern, der Travitunnel ist 1547 Meter lang und sein Ausgang liegt 36 Meter tiefer als die Einfahrt. Mächtig hängt die Piano-Tondo-Brücke mit dem Viadukt, 104 Meter lang, am Berg. Es ist eine technisch imposante Partie in einer wilden Steinlandschaft. Über an den Bahnwärterhäuschen, die an den Hang geklebt sind, wachsen schon die Reben. Die Straße kommt mit drei Kehren aus und zieht dann geradeaus auf dem linken Flußufer einem hohen Campanil entgegen, der in der Ferne aus den Kastanien aufragt. Die Bahn setzt auf das rechte Ufer über und huscht an einem einsamen Häuschen vorbei, das bis zur Elektrifikation die Station Giornico war, eine gute Viertelstunde vor dem Dorf. Jetzt haben die Giornichesen ihre Station auch in der Nähe wie die andern und dazu noch eine Unterzentrale. Die Elektrifikation hat Fehler der ersten Anlage





Phot. Wehrli-Verlag, Rütli-berg-Zürich

Bellinzona

korrigiert; auch die eisernen Brücken in der Biaschina sind bei der Einführung des elektrischen Betriebes in steinerne umgebaut worden, was ein so großer Fortschritt ist wie die Verlegung der Station Giornico.

Giornico ist dem Schweizer ein vertrauter Name. Das klingt fast wie Morgarten und Sempach. Im Jahre 1478, zwei Jahre nach der Schlacht von Murten, hat hier ein kleines Häuflein von Schweizern ein großes Mailänderheer, das den Gotthard zurückerobern wollte, zusammengehauen, daß es eine Freude war. Es war eine der schönsten Schlachten der Schweizergeschichte. Die Enge von Giornico eignet sich vortrefflich für die Verteidigung des Zuganges zum Gotthard; da ist mit wenigen Kräften auszukommen, denn die Berge sind links und rechts so steil, daß Flankenbedrohungen ausgeschlossen sind. Giornico ist noch ein echtes Bergdorf; die Felsen lassen an Wildheit nichts zu wünschen übrig und die Wasserläufe rieseln jäh vierhundert Meter hoch an den Hängen hernieder. Aber die Kastanienbäume klettern in ganzen Wäldern den Berg hinauf, und der Talboden ist überdeckt von Rebendächern, die auf granitnen Säulen daliegen und dem Ort den Stempel aufdrücken. Italienscher sehen die Dörfer auch am Lago maggiore und im Mendrisiotto nicht aus. Man sieht das schon im Vorüberfahren im Schnellzug, der Giornico die Ehre eines Haltes nicht antut, trotz der berühmten Schlacht;

Erpreßzüge haben keinen Respekt vor Schlachten, und sie erweisen auch der ersten echt italienischen Landschaft keine Reverenz. Aber das ist Giornico, der erste ganz italienisch anmutende Ort am Gotthardweg, ein Dorf, das einem ans Herz wachsen kann.

Das haben schon die Alten gefunden. Hans Rudolf Schinz hat das Dorf in den schönsten Akkorden besungen im Jahre 1783, da man die Biaschina noch den Irniser Stalden und Giornico Irnis nannte: „Das Dorf Irnis ist eins der größten dieser Landschaft und so volkreich und lebhaft, wie in einer Stadt. Die Gassen sind gepflastert, die Häuser alle von Stein gebauen. Es ist in zwey Theilen dies- und jenseits des Tizins zerstreut, aber mittelst einer kostbaren steinernen Brücke verbunden. An der westlichen Seite liegt die alte Hauptpfarrkirche mit zwey mächtig hohen steinernen, ganz ruficht schwarzen Thürmen. Neben dieser ist noch eine andere von Quaderstein aufgeführte Kirche hier, ein Ueberbleibsel von den ehemals hier gewesenen, aber im Jahr 1571 unterdrückten Umiliaten-Mönchen. Auf eben dieser westlichen Seite siehet man verschiedene Wasser sich in tausendfachen Fällen vom Gebirg herunterstürzen; ein Reisender, der dieses nicht bemerkt, und sich nicht eine Weile mit ihrer Betrachtung ergötzt, muß wohl keine Empfindung für das schöne und erhabene der Natur haben. Die Lage von Giornico am Abhang eines in die Tiefe

des engen Thals sich senkenden Bergs, wo der Weg zur Fortschaffung schwerer Lasten weiterhin gegen Norden versperrt wird, gab diesem Ort schon in den ältesten und in den mittleren Zeiten und hernach eine Wichtigkeit. Auf der westlichen Seite nicht weit von der Brücke siehet man noch Spuhren eines alten nun abgegangenen sehr vesten Gebäudes, welches die Einwohner für ein zerstörtes Schloß der alten Gallier halten, dessen Bau sie weit in die Vorwelt hinauf setzen, und Merkmale zu haben glauben, daß ehemals der Regent dieser Landschaft auf demselbigen gewohnt habe. Auf der östlichen Höhe über Giornico bemerkt man Ueberbleibsel eines starken Thurms, dessen Erbauung man einem Bischof Otto zuschreibt und in das Jahr 940 setzt. Vormals soll er den Landvögten zur Wohnung gedient haben, und das Gerichtshaus gewesen seyn."

Hans Rudolf Schinz berichtet auch von einem Zeughaus in Giornico, das den zwölf alten Kantonen der Schweiz gehört habe, und von neun großen Kanonen samt Kugeln, die in diesem Zeughaus aufbewahrt wurden; die Eidgenossen hätten diese Kanonen in den mailändischen Kriegen erbeutet, sie aber nicht über das Gebirg führen können, weil sie zu schwer waren. Auf drei von diesen Kanonen sei das venetianische Wappen, eine sei mit den französischen Lilien geziert und die übrigen seien mit dem Wappen des

herzoglich mailändischen Hauses der Visconti bezeichnet. Auch der Basler Ratsherr Hans Jakob Fäsch hat auf seiner Gesandtschaftsreise zu Trnis „das allda stehende eidgenössische Beschütz befehen.“

Das Zeughaus ist verschwunden. Aber die schöne alte Brücke steht noch, wenn auch die Bundesbahnen inzwischen eine hohe neue gebaut haben. Auch der kuriose Brunnentrog steht noch an der Dorfstraße, ein sechseckiges Steinbassin, von dem man annimmt, daß es früher in einer der alten Kirchen als Taufstein gedient habe. Fünf Kirchen hat Biornico; sie steigen malerisch aus der Reben- und Kastanienpracht auf. Der schönere Teil Biornicos mit den neuen Häusern schmiegt sich der alten Gotthardstraße an; das alte Biornico dagegen liegt mit geduckten, kleinen Häusern am Tessin. Manche dieser malenswerten Häuschen sind so alt, daß sie die berühmte Schlacht miterlebt haben können im Jahre 1478, als „die Schlang von Mailand ist zogen uß, dem Stier von Uri in sin Land.“ Vor einem dieser schwarzen Häuschen saß ein unglaublich altes Weiblein, das wunderbar in dieses Milieu hineinpaßte. Fast hätte ich die Urahne gefragt, ob sie Anno 1478 auch schon dagewesen sei, damals bei der großen Battaglia; aber so alte Weiblein haben ein schlechtes Gedächtnis. Der Tessin treibt's bunt durch Biornico; hausgroße Steinblöcke liegen im Flußbett, umrauscht vom grünen Bergwasser, das so

wild wie oben in den Bergen daherstürmt, aber umsonst seit Jahrhunderten an den „sassi grossi“ rüttelt. Die alte, alte Doppelbrücke aus Stein überspannt mit gewölbter Fahrbahn den Tessin und führt hinüber ans rechte Ufer, wo erhöht im satten Grün der Reben und der Kastanien Biornicos Kirchen stehen, zwei ganz nahe völlig vergraben im Grün, eine weiter oben auf grüner Höhe und eine vierte tessinaufwärts, so fein in die Landschaft hineingestellt, als ob sie aus den Kastanien herausgewachsen wäre. Die fünfte steht im Dorf. Das haben die tessinischen Kirchenbauer trefflich verstanden, die Gotteshäuser gerade dahin zu stellen, wo sie hingehören. Vielleicht war allerdings die Sache meistens gegeben, oder besser gesagt, die Kirchen waren überall an ihrem Platze, denn in einer so schönen Gegend ist gut Kirchen bauen.

„Paese caldo“ – heiße Gegend, meinte der Mann, der sich in den Reben von Santa Maria di Castello zu schaffen machte. Feierlich wie ein Kardinal zog der Herr Pfarrer durch die üppig grünen Lauben des Weins und freute sich der großbeerigen Trauben, die einen guten Nostrano versprachen. Was mir der Mann in den Reben nicht sagen konnte, das wußte der Herr Parroco: Dort weiter unten, etwa einen Kilometer vom Dorf, ist die berühmte Schlacht von Biornico geschlagen worden im Jahre 1478. Es ging um den Gotthard damals. Die Eidgenossen waren,

wohl 8000 Mann stark, vor Bellenz gezogen, um sich an dem Herzog von Mailand zu rächen, der Karl dem Kühnen gegen die Schweizer Vorschub geleistet hatte. Aber der Bellenzerzug ist im Sande verlaufen; die Sieger von Grandson und Murten traten ohne Schwertstreich einen wenig rühmlichen Rückzug an, als das mailändische Heer am Monte Ceneri erschien. In der unteren Leventina wurde nur eine Talwache von 600 Mann zurückgelassen, 100 Urner, je 25 Zürcher, Schwyzer und Luzerner, verstärkt durch das treue „landvolck uß Livinen, so sich ilentz versampt.“ Die 600 erwarteten den Begner, der über 10000 Mann stark auf beiden Tessinufeln anrückte, vor Giornico. Am 28. Dezember kam es zur Schlacht. Der Luzerner Frischhans Theiling und der Leventiner Hauptmann Stanga kommandierten die Schweizer. Als sie der brennenden Häuser und „der vienden gewar worden“, beschlossen Schweizer und Liviner einhellig, „das si der vienden nit weltind im dorff erwarten, sunder in dem namen des almechtigen Gottes und seiner würdigen Mutter Maria hinus dem viend entgegen ze ziehen.“

Und dann ging's gar fröhlich an den Feind. Die Spitze der „Lamparter“, die schwerfällig und mühsam sich Weg bahnte, wurde im ersten wuchtigen Anlauf überrannt. Fürchterlich hausten die berg- und wintergewohnten Liviner und Eidgenossen mit Halbarten,

Spießen und Schußwaffen unter den Feinden. Die steilen Felswände des wilden Gebirgstales widerhallten vom schaurigen Kriegslärm. Pferde und Maultiere wurden scheu; die langen Kolonnen der Mailänder konnten in dem engen Tale ihre zwanzigfache Uebermacht nicht entfalten; sie stauten sich und gerieten in Verwirrung. Die Panik packte die Mailänder; das Heer wurde zurückgedrängt, 1600 Mann lagen auf der Walfstatt, acht Geschütze, hunderte von Hakenbüchsen fielen den Schweizern in die Hände, „dazuo vil mul und hüpscher roß.“ Der Luzerner Hans Viol hat die Schlacht besungen, und die letzte Strophe seines Giornico-Liedes ist dem Gotthard gewidmet, um den es gegangen ist in diesem Kampf bei den Sassi grossi von Giornico:

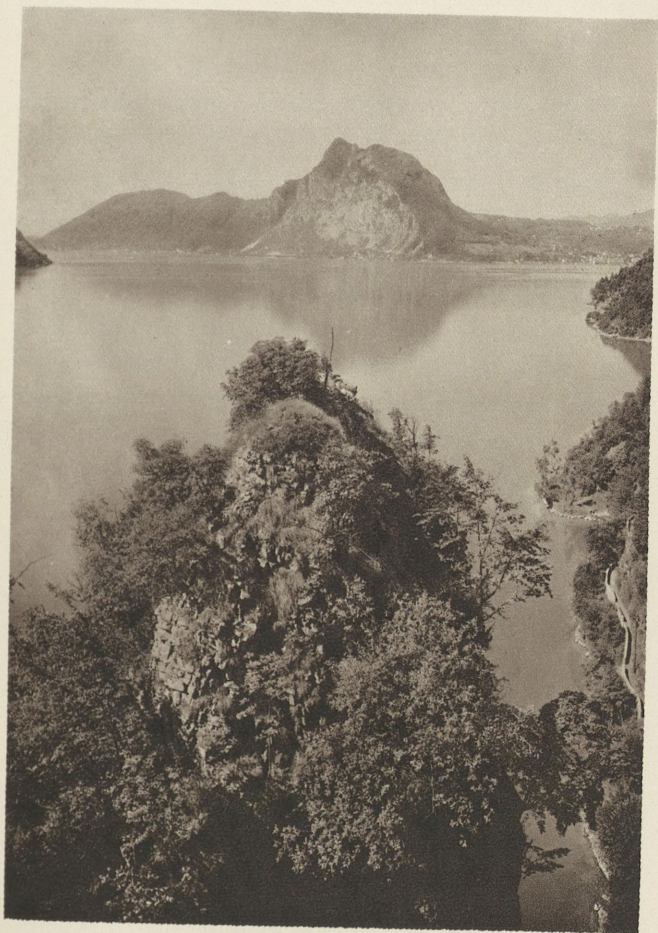
Sanct Gotthard sol man prisien  
er schwebt im land so fri,  
er tut sin kraft bewisen  
den sinen wonet er bi.



## Bellinzona.

Wie ein kräftiger Schlußpunkt steht Bellinzona am Ende der Gotthardlinie. Man fühlt es schon am Wagenfenster, daß diese Stadt etwas bedeutet für den Gotthard. Der Zug fährt in den größten Bahnhof der Gotthardroute hinein, und auf weite Beleiseanlagen schauen alte Kastele truzig und wehrhaft herab, als ob sie verrammeln und verteidigen wollten. Bellinzona ist der Riegel des Gotthards und der Schlüssel zu Italien, und schon im Mittelalter hat es geheißten, daß der Besitzer von Bellenz „weder den Angriff des Kaisers noch die Wut der Deutschen zu fürchten habe.“ Bellinzona bedeutet für den Gotthard was Bozen für den Brenner, Chiavenna für den Splügen, Domodossola für den Simplon und Aosta für den Großen St. Bernhard. Das ist einer der Plätze, die am Südfuße der Alpen eine historische Aufgabe zu lösen hatten, und Bellenz hat diese Aufgabe kräftiger als alle andern Schlußpunkte der großen Alpenstraßen erfüllt: Es hat nicht bloß den Gotthard verriegelt, sondern hat auch als Ausfallstor gegen Süden seine Rolle gespielt.

Die truzigen Kastele locken, wenn man in den Bahnhof von Bellenz hineinfährt. Und es locken



Luganersee

noch andere Dinge. Da ist die erste große italienische Landschaft an der Gotthardlinie; die Hänge um die Kastelle sind im Frühling übertupft von Rot und Gelb, stolz stehen die romanischen Kirchen auf den Felsen, und üppig wuchert es an allen Hängen. Man sieht das alles vom Bahnwagen aus bei der Einfahrt; aber die Kastelle, die rote und die gelbe Pracht, die Kirchen auf den Höhen, das ganze farbige Gebirge der schönen Tessinerstadt haben die reisende Welt nie stark gefesselt. Die Touristen fahren an den lockenden Kastellen vorbei, nach Lugano und Locarno, wo fashionablere Stätten winken. Die Reiseführer schreiben das so vor. So ist denn Bellinzona von den dreitessinischen Städten die unbekannteste geblieben; es ist etwas verschupft neben Lugano und Locarno, wird im Bädeler kurz abgetan, weil es keinen See und keine Grand Hotels hat. Man tut Bellinzona unrecht; denn gerade weil es mit dem Fremdenverkehr nicht viel zu schaffen hat, ist die Stadt echt und tessinisch geblieben, und wer jenseits des Gotthards vor allem italienische Eigenart sucht, der tut gut, in Bellinzona auszu steigen. Lugano und Locarno laufen ja nicht davon.

Bellinzona ist die Hauptstadt des Kantons Tessin, die Capitale. Aber hauptstädtisch mutet nur die breite Straße an, die vom Bahnhof in die Stadt hineinführt. Alles andere ist gemütliche Kleinstadt mit engen Gassen, stillen Kneipen und einem landesüblichen

Pflaster. Von allen Seiten aber schauen die trohigen Kastele und die alten Mauern in die Gassen der Stadt herein, auf daß man es nicht vergesse, daß Bellenz der Riegel des Gotthards ist. Kathedralenhaft, wie sich's für eine Hauptstadt gebührt, schaut die Collegiata mit breiter Freitreppe auf die Piazza herab; die Jahrszahl 1546 prangt auf der schönen Fassade, und der Kunstfreund wird mit Behagen den flotten Fassadenschmuck und die große Weihwasserchale schauen, die das Wappen der Sforza trägt. Das alte Stadthaus auf der Piazza Rosetti, das ehemals die Wappen von Uri, Schwyz und Unterwalden trug, ist umgebaut worden, und auch die alten Wirtshäuser sind verschwunden, der „Cervo“, der „Angelo“ und die „Posta“, wo früher die Postreisenden vom Gotthard her übernachteten und die „illustrissimi ambascadori“, die zur Jahresrechnung nach Luggerus und Lauiis ritten. Aber es ist noch genug altes Gewinkel da, das Freude macht, und daneben sieht man in den Gassen von Bellinzona auch Modernes, schwarze leichtfüßige Mägdlein mit Bubliköpfen, die das harte Urteil Viktor v. Bonstettens, der im Jahre 1795 von einem unparadiesischen Menschengeschlecht in dieser ersten italienischen Stadt gesprochen hat, glänzend Lügen strafen.

Die Gotthardbahn hat das alte Bellenz modernisiert, mehr als andere Orte im Tessin. Es wird nicht englisch gesprochen in den Hotels und in den Läden

mit den bunten Herrlichkeiten; aber man hört viel Schweizerdeutsch in den Straßen von Bellenz. Auch die drei Kastele, die das Stadtbild beherrschen, tragen Namen von gut deutschschweizerischem Klang: „Uri“, „Schwyz“ und „Unterwalden“. Das will etwas heißen und sieht historisch aus. Aber die Namen stammen aus zweiter Hand, und es ist nicht richtig, daß die Urner, die Schwyzer und die Unterwaldner die drei Burgen gebaut haben. Man soll nur in das romantische Gemäuer hinaufsteigen und die Wehrgänge und Schießscharten näher in Augenschein nehmen; sie sind nach Norden orientiert, nicht nach Süden, sind gegen einen Angriff vom Gotthard her eingerichtet und nicht für eine Verteidigung mit südlich gedachter Front. Die Mailänder Herzöge, die Visconti und die Sforza, haben diese festungshaften Burgen erstellt zum Schutze gegen die Angriffe der unternehmungslustigen Schweizer, die vom Gotthard herunter drängten. Diese Kastele hatten nach einem italienischen Chronisten den Zweck, „di ritardare ed interrompere l'impeto e furore degli Helvetici“, den Drang und die Wut der Eidgenossen hintan- und aufzuhalten. In der Geschichte Bellinzonas heißen die Burgen Castell Grande oder San Michele (Uri), Castell Montebello (Schwyz) und Castell Sasso Corbaro (Unterwalden). San Michele, das heute Zeughaus ist, und Castell Montebello sind schon im Anfang des 14. Jahrhun-

derts erbaut worden; mit Ringmauern unter sich verbunden, haben sie als feste Bollwerke den Talausgang beherrscht. Im Jahre 1487 hat man die „Murata“ erbaut, die mit Rundtürmen bewehrte Mauer, die sich vom Schloß San Michele quer durch die Ebene bis zum Tessin hinauszog. Noch später, im Jahre 1497, ist die höchste Burg von Bellenz, Sasso Corbaro, erbaut worden, weil es sich gezeigt hatte, daß San Michele, Montebello und die Murata die Eidgenossen nicht hinderten, den festen Platz zu umgehen. Aber auch Sasso Corbaro und die Murata haben die Eidgenossen nicht gehindert, Bellenz den Mailändern abzutrotzen und dauernd in schweizerischen Besitz zu bringen. Die drei Kastele wurden dann von den Eidgenossen besetzt, umgetauft und mit umgekehrter Front zur Verteidigung gegen Süden verwendet.

Es hat viel Kriegslärm um diese Mauern getobt. Der Gotthard mußte hier verteidigt und gesichert werden. Die kraftvollen Träger der alten Gotthardpolitik, die Urner, haben schon frühe erkannt, daß es nicht genügte, den Paß und den Platifer in den Händen zu haben, daß die Sicherung des Gotthardweges ohne den Besitz von Bellenz nur Stückwerk war, und das ganze 15. Jahrhundert hindurch arbeiteten sie mit zäher Zielbewußtheit an der Eroberung der Talsperre und drängten die Eidgenossen, die nur widerwillig die Politik „in Lamparten“ mit-

machten, immer und immer wieder über den Gotthard zu ziehen. Im Jahre 1419 haben die Urner und Unterwaldner mitten im Winter dem Grafen v. Sag Bellenz weggenommen. Drei Jahre später haben sie den Platz wieder verloren; die unglückliche Schlacht von Arbedo im Jahre 1422 war ein Versuch, Bellenz zurückzugewinnen. Von 1440 bis 1450 zogen die Urschweizer dreimal über die Alpen, um Bellenz zu „behan“; der Versuch wurde mit dem Bellenzerzug von 1478 wiederholt, neuerdings ohne Erfolg, und erst im Jahre 1500 hat eine Schar von Urnern und Schwyzern, die von Novara heimzog, sich kurzerhand den Lohn für die Söldnerdienste in der Lombardei geholt und Bellenz endgültig besetzt. Die Urner Tag-satzungsboten haben damals erklärt, „so wenig wir unser Heimattal, Weib und Kind lassen, ebenso wenig und noch viel minder geben wir Bellenz preis!“

Man muß immer wieder staunen über die weit-ausschauende Art, mit der die Urner ihre Gotthard-politik aufgefaßt und verfolgt haben. Sie hatten es im Süden mit starken Gegnern, mit den glänzendsten Condottieri, sogar mit Franz I. von Frankreich und Trivulzio zu tun. Wenn sie in dem Kampfe mit ungleich verteilten Kräften Sieger geblieben sind, Bellenz, das Tessintal und den Gotthard dauernd in ihren Besitz gebracht haben, so beweist das, daß der Gotthard auch mit bescheidenen Kräften gegen Angriffe

von Süden her mit Erfolg verteidigt und gehalten werden kann. Das frische Draufgängertum und die robuste Schweizergeschichte, die im 15. und im Anfang des 16. Jahrhunderts ennet dem Gotthard getrieben worden ist, das allein hätte gegen die überlegenen Gegner nicht genügt: „Sanct Gotthard sol man prisen“, heißt es in Hans Biols Biornico-Lied. Der Gotthard ist ein prachtvolles und dankbares Verteidigungsobjekt, und ein entschlossenes, selbstbewußtes Volk wird diesen Gotthard immer und gegen jeden Gegner verteidigen können. Diese Verteidigung aber wird nicht erst oben auf den Terrassen von Motto Bartola und Fondo del Bosco am Ausgang der Val Tremola einzusetzen haben; Bellinzona ist der Schlüssel des Gotthards, und was früher die drei Kastele besorgt haben, das tun heute die Kanonen vom Monte Ceneri, droben auf der modernen Murata von Bellenz.



## In die Sonne hinein.

Der Weg durch den Gotthard führt in die Sonne hinein. Darin liegt die Popularität von Paß und Bahn. Es wird doch seinen Grund haben, daß jeder Gotthardfahrer — auch unser einer nach fünfzig Fahrten — trotz gelegentlicher Enttäuschungen in Airolo immer wieder mit kindlichem Glauben die Sonne und den blauen Himmel erwartet. Die meteorologische Lage Mitteleuropas mag noch so verzweifelt ausschauen und die Linien auf der Wetterkarte mögen noch so fürchterliche Depressionen über dem Kanal und über dem Golf von Genua verkünden, gleichviel, man vertraut immer wieder auf die wetterscheidende Allmacht des heiligen Gotthardberges und glaubt nach dem Regen von Göschenen während der Fahrt durch den großen Tunnel jedesmal wieder felsenfest an das große Wunder. Die Italienssehnsucht, die seit Goethes Zeiten alle Nordländer im Herzen tragen, ist wohl zum Teil auf die Anziehungskraft der großen Stätten römischer und altitalienischer Kultur zurückzuführen; in der Hauptsache ist es der Drang nach der Sonne, der die Leute aus den Ländern des Nebels und des Regenschirms über den Gotthard an die Bestade des Südens treibt. Sie sollten eine goldene, flammende

Sonne malen an das Nordportal des großen Tunnels in Böschenen.

Wer den Gotthard als Weg zum Süden im weitesten Sinne auffaßt, der kann sicher sein, daß er zu jeder Zeit irgendwo die italienische Sonne antreffen wird. Wenn es nicht in Airolo, in Locarno oder in Lugano der Fall ist, dann wahrscheinlich an der Riviera oder in Florenz und ganz sicher in Sorrent oder in Taormina. Denn so weit reicht der Gotthard; man frage nur die Kondukteure, ob sie nicht oft Löcher zu machen haben in Fahrkarten, die bis Neapel und Sizilien bestimmt sind. Im großen und ganzen aber und für bescheidenere Reisepläne bedeutet der Gotthard den Weg nach den Seen, die an den Südfuß der Alpen gelagert sind, als Gegenstück zum klassischen See der vier Waldstätte am Anfang der Gotthardfahrt. Die Gotthardbahn hat das Sonnenland am Südfuße der Alpen erschlossen und damit den Süden zugänglich gemacht auch für Nordländer, die nicht nach Sorrent und Taormina reisen können. Es war schön von der Natur, daß sie dieses Sonnengestade so nahe an den Südrand der Alpen gerückt hat, und man kann der Gotthardbahn nicht genug danken, daß sie in zwei Stunden und vierzig Minuten den Nordländer direkt in diese Sonnenlandschaft bringt. Die Erbauer der Gotthardbahn hatten eine große, internationale Linie im Auge,

die Nord und Süd, London und Brindisi verbinden soll; sie haben aber auch, ohne daran zu denken, noch etwas anderes geschaffen, eine Lokalbahn nach dem Sonnenquartier an den oberitalienischen Seen.

Der rasche klimatische Szenenwechsel verblüfft immer wieder, so oft man auch durch den Gotthard fährt. In einer Stunde aus der roten Kirschbaumpracht des Arther Bodens in die kalte öde Felsenenge von Böschenen und in einer weiteren Stunde aus der hochgebirghaften Steinwüste des Dazio grande in den Kamelienzauber von Locarno! Man wird sich im flinken Direttissimo zu wenig klar, was das eigentlich heißen will. Man hat auch keine Zeit oder kein rechtes grübelndes Verständnis, darüber nachzudenken, was die Kastanien von Faïdo und die Reben von Giornico bedeuten. Faïdo liegt so hoch wie Gurnellen, und Giornico hat die gleiche Meereshöhe wie Amsteg. Warum hat Gurnellen keine Kastanien und Amsteg keine Reben, und warum macht sich der Italiensfahrer im Gotthardschnellzug gar keine Gedanken über diesen verblüffenden botanischen Unterschied zwischen den zwei Urner und den zwei Tessiner Stationen? Denn die Distanz Gurnellen-Faïdo beträgt nur 51, die Entfernung Amsteg-Giornico bloß 73 Kilometer. Woher dieser klimatische Unterschied auf so kurzer Strecke? Niemand hält sich stark darüber auf, und jeder betrachtet es als

selbstverständlich, daß im tessinischen Gurnellen Kastanien und im tessinischen Amsteg Trauben wachsen müssen, denn der Gotthard ist ja überschritten, man ist ja im Süden und von diesem Süden darf man alles verlangen. Es nimmt mich nur wunder, ob die Italiener bei der Fahrt durch den Gotthard es auch als selbstverständlich betrachten, daß im ernerischen Faïdo, in Gurnellen, keine Kastanien stehen und daß im ernerischen Giornico, in Amsteg, und noch lange, lange darüber hinaus kein Rebstock zu finden ist.

Freilich gibt es auch Enttäuschungen auf der Gotthardfahrt. Daß in Airolo noch keine Orangen glühen können, das begreift hie und da sogar ein Hochzeitspärcchen. Aber daß es dann noch eine Stunde lang durch ein steiniges Felsental hinabgeht, das wilder und weniger grün ist als drüben das Reußthal, das will nicht bloß den Hochzeitspärcchen nicht in den Kopf hinein. Und noch größere Enttäuschungen erlebt man nicht selten im Frühling an den oberitalienischen Seen. Es ist grausam, schöne Träume zu zerstören und Illusionen über den Haufen zu werfen. Aber wenn man Ratschläge und Winke erteilen will, was auch ein wenig der Zweck dieses Gotthardbuches ist, dann muß bei der Wahrheit geblieben werden. Der Frühling hat es an den oberitalienischen Seen nicht immer so eilig, wie man glaubt. Vorsichtige Leute mit Gotthard-erfahrung pflegen Mantel und Pelz mitzunehmen für



Lago maggiore

alle Fälle; denn es macht sich eigen, am Lago maggiore im April im Strohhut, made in Germany, herumzulaufen, während die Italienerinnen im Pelz ihre Passeggiata machen. Man trifft das nicht selten in Locarno und in Lugano, Nordeuropäer im Strohhut und Tessinerinnen im Pelz; aber die Einheimischen kennen in der Regel ihr Klima besser als die Fremden, und mit dem Strohhut läßt sich kein Frühling erzwingen, nicht einmal an den oberitalienischen Seen.

Nicht selten kommt es aber auch vor — es war so im April 1926 —, daß das Tal von Schwyz frühlingshafter ausschaut als das untere Tessin. Das wird daher kommen, daß im Tal von Schwyz die zahllosen Kirschbäume und Birnbäume stehen, daß sie so früh blühen wie die Pfirsiche von Bellinzona, und daß sie mit ihren gewaltigen Beständen der ganzen Landschaft mächtig den Frühlingsscharakter ausdrücken. Der Frühling ennet dem Gotthard ist anders. Da stehen keine Obstbaumwälder, die mit einem Schlag das ganze Land mit Rot und Weiß überpudern, und wenn auch von Faido an rotblühende Pfirsichbäume auftauchen, so sind das nur Tupfen in der Landschaft, und Tupfen pudern nicht. Der landschaftsbildende Baum im Tessin ist die Kastanie; sie entfaltet aber ihre Reize später als die Kirschbäume im Tal von Schwyz, erst im Mai. Die Konsequenz wäre leicht zu ziehen: Man sollte, unter uns gesagt, erst ins

Tessin fahren, wenn die Kastanien grün sind. Ein gutgemeinter, aber sehr theoretischer Vorschlag, denn der Drang nach dem Süden, die Sehnsucht nach dem Frühling, die Bier nach der Sonne, das alles läßt sich nach dem kalten nordischen Winter nicht meistern, und wer einen wohlgeratenen germanischen Katarrh los haben will oder wer ein funkelnagelneues junges Glück spazierenzuführen hat, der kann nicht warten, bis ennet dem Gotthard die Kastanien grün sind.

Wenn man den echten Frühling in der tessinischen Landschaft um Ostern meistens nicht findet, dann trifft man ihn sicher in den tessinischen Gärten. Dort und nicht in der Landschaft feiert der südliche Frühling um Ostern oder schon vorher seine Triumphe. In den Gärten am Luganersee, am Lago maggiore und am See von Como blüht es schon im März nach Kräften; dort strotzt das Grün, dort jubeln die Farben, dort flammt es auf in Rot und Gelb und Blau, wenn im Norden schüchtern die ersten vorwitzigen Schneeglöckchen ein Vorspiel des Frühlings vorgaukeln. Es ist schön dann, in Locarno und in Lugano, in Brissago, in Morcote und auf dem Weg nach Gandria vor Bittern und Mauern zu stehen und in die farbenjauchzende Pracht des jungen Frühlings hineinzu-  
staunen. Das ist der oberitalienische Gartenfrühling, der in mächtigen Glyzinienschwaden über die Mauern brodeln, in roten Kamelien jubelt, in Mimosen und

Magnolien seine Trümpfe ausspielt. Das sind Wunder genug, die eine Osterfahrt an die tessinischen Seen lohnen, auch wenn die Kastanien noch nicht grün sind und die tessinische Landschaft noch nicht auf der Höhe der tessinischen Gärten steht. Das herrliche Kamelienfest in Locarno, das sie um den 15. April zu feiern pflegen mit einem Blumenaufwand sondergleichen, ist ein Fest der locarnesischen Gärten.

Aber trotz aller frühreifen Gartenpracht, trotz Glyzinen und Kamelien und Mimosen ist es keine Frage und es kann darüber auch kein Streit sein: Das Land ennet dem Gotthard, das Tessin, zeigt seine ganze volle Schönheit nicht im Frühling. Es zeigt sie am üppigsten im Sommer, wenn die Kastanienwälder mit ihren mächtigen Kronen in vollem Grün dastehen, wenn der Buschwald wie feiner Samt alle Hänge bedeckt, wenn die Sonne heiß über den Hügeln bratet, wenn die blanken Kirchen grell im Lichte funkeln und wenn Himmel, Erde, Luft und Seen in farbensattem Zusammenspiel das Lob der südlichen Sonne preisen. Erst dann, erst im Sommer, weiß und spürt und fühlt man, was der Süden ist und welche Sonnenkammer die Natur an den Fuß des Gotthards gezaubert hat.

Doch wer fährt im Sommer durch den Gotthard ins Tessin? Allenfalls die Engländer, die sich in der Geographie wenig auskennen und die keine Angst



vor der Sonne haben. Für die andern Nordländer ist es nicht Sitte und nicht Mode, im Sommer ins Tessin zu fahren, und weil der Herr Meier das nicht macht, tut es der Herr Müller auch nicht. Die Nordländer, die einen langen, kalten Winter hinter sich haben, können einem heißen Sommer keinen Geschmack abgewinnen; sie wollen es auch im Sommer kühl haben, und ihr Drang geht nach einer Sommerfrische statt nach einer Sommerhitze. Dabei spielt neben der Mode auch die Meinung mit, daß die Sommerhitze im Tessin unerträglich sei, eine falsche Meinung, denn man kann auch im Hochsommer auf den Wetterberichten der Bundesbahnen, die einem kein ‚x‘ für ein ‚u‘ vormachen, sehen, daß Lugano oft keine höhere Morgentemperatur hat als Zürich oder Basel. Und schließlich wäre zu diesem Kapitel zu sagen, daß das Tessin von allen Schweizerkantonen die größte Zahl von achtzig- und neunzigjährigen Leuten aufweist, eine glückhafte Tatsache, die ganz der Sonne zu verdanken ist. „Prender' il sole“ sagen die Tessiner, wenn sie auf dem steinernen Bänklein vor dem Hause sitzen, und sie sitzen viel auf dem steinernen Bänklein. Sonnenuhren sind auf alle Häuser und an alle Türme gemalt, und in einem Bergnest im Malcantone hat ein Dorfphilosoph, der sicher nicht lateinisch kann, „admirerur solem“ an seine Hütte geschrieben. Die Sonne macht das Tessin zu einer Hygieinopolis.

Wenn der Sommer jenseits des Gotthards unter nordischen Ferienleuten verpönt ist und es auch bleiben wird, diesem Plaidoyer zum Trotz, so ist dafür der Herbst als goldene Mitte zu preisen. Er ist vor allen Dingen zuverlässiger als der unberechenbare Frühling mit seinem allzu guten Ruf. Wenn die Südseite der Alpen im Frühjahr mit mehr Niederschlägen bedacht ist als die Nordseite, so ist der Herbst im Süden entschieden besser geartet als im Norden, und da segnet der Herrgott das Sonnenland im Tessin mit beiden Armen. Da glüht das Land in allen Farben, da strahlen die Berge, da leuchtet die Sonne wochenlang von einem klarblauen Himmel, warm und traulich bis in den Oktober und in den November hinein. Es ließe sich wahrscheinlich mit Zahlen und Tabellen beweisen, — aber aus langer Erfahrung heraus darf man auch ohne Beweise den Satz vertreten, daß der Wetterunterschied zwischen Nord und Süd im Spätherbst viel kräftiger in die Erscheinung tritt als im Frühling, daß dem Oktober besser zu trauen ist als dem April, und daß man im Herbst den Regenschirm eher zu Hause lassen darf als im Frühjahr. Ausnahmen bestätigen die Regel.

Fassen wir zusammen, wie sie auf dem Katheder sagen: Der Frühling ist schön in den Gärten am Luganersee und am Lago maggiore, und die Sonne meint es ab und zu gut mit den nordischen Menschen,

die im März und im April durch den Gotthard fahren, um im Süden nach dem Frühling zu fahnden. Voll entfaltet die tessinische Landschaft ihre südliche Pracht im Sommer, und wer ein Sonnenmensch ist, der darf sich auch im Juli und August von einer Fahrt durch den Gotthard nicht abhalten lassen. Lauter Lob und Preis verdient der tessinische Herbst, und der südliche Oktober ist ganz sicher dem nordischen September überlegen. Man darf im Frühling, im Sommer und im Herbst durch den Gotthard fahren; man soll dabei den alten Wunderglauben an den Gotthard auf die Fahrt mitnehmen, den germanischen Menschen zu Hause lassen, und man wird dann immer wieder das eigene Behagen in allen Fibern spüren, dort in Airolo, wenn die Räder der herrlichen Ferienbahn abwärts zu rollen beginnen nach Südeuropa in die Sonne hinein.

# Inhalt

	Seite
Präludium . . . . .	1
Im Schnellzug . . . . .	7
Gotthardreisen in alter Zeit . . . . .	22
Von Amsteg nach Böschenen . . . . .	44
Böschenen . . . . .	60
Die Schöllenen . . . . .	72
Das Tal von Urseren . . . . .	93
Auf dem Hospiz . . . . .	114
Bal Tremola . . . . .	131
Airolo . . . . .	140
Alta Leventina . . . . .	154
Ritom . . . . .	166
Dazio grande . . . . .	175
Von Faido nach Giornico . . . . .	195
Bellinzona . . . . .	208
In die Sonne hinein . . . . .	215

## Verzeichnis der Bilder

	gegenüber Seite
Teufelsbrücke (Titelbild)	
Mythen und Lowerzersee . . . . .	16
Ärenstraße . . . . .	32
Amsteg mit Bristenstock . . . . .	48
Böschenen mit Dammagletscher . . . . .	64
Urserental . . . . .	96
Lucendrosee und Monte Proja . . . . .	112
Gotthard-Hospiz . . . . .	128
Bal Tremola . . . . .	136
Airolo . . . . .	144
Ritomsee . . . . .	168
Faido . . . . .	184
Biaschina . . . . .	192
Bellinzona . . . . .	200
Luganersee . . . . .	208
Lago maggiore . . . . .	218

Vom gleichen Verfasser erschienen früher

---

## Wallis

Ein Wanderbuch. Gebunden Fr. 7.—

Was alle Wanderbücher von Hans Schmid auszeichnet, das kommt diesem ganz besonders zu: dieser gesunde robuste Sinn für alles, für das Kleinste und das Größte, diese Liebe zum Echten und Urwüchsigen, ohne daß auch nur einmal das sentimentale Lied von der guten alten Zeit angestimmt wird.

Die Alpen, Bern.

## Bündnerfahrten

Engadin und südliche Täler

Zweite Auflage. Gebunden Fr. 6.—

Ein frischerer und besser beschlagener Reisebegleiter läßt sich kaum finden. Das Buch ist nicht nur für die Reisen und Touren geschrieben, es ist auch eine vortreffliche Studie, die man zu Hause mit Gewinn und zur Unterhaltung liest. Der Bund, Bern.

## Tessiner Sonnentage

Neue Spaziergänge

Zweite Auflage. Gebunden Fr. 6.—

Wer dieses hübsche Buch gelesen, ist fest entschlossen, das Tessin nur an Hand dieses unsichtbaren und doch so umsichtigen Begleiters kennen zu lernen. Ohne Sternchen wird unser Auge immer auf das Beste gelenkt, auf die besten Trattorien und die schönsten Kirchen. Der Glückliche, der Ferien hat, stecke dieses vortreffliche Büchlein in die Tasche. Neue Zürcher Zeitung.

## Spaziergänge im Tessin

Dritte Auflage. Gebunden Fr. 6.50

Es ist ein Buch, das man lesen sollte, ehe man in den Tessin geht und das man auf seinen Ausflügen dort in der Tasche mitnehmen muß, um an irgendeinem schattigen Plätzchen nach heißer Wanderung angenehme geistige Labung zu finden. Die vorliegende dritte Auflage ist recht gründlich umgearbeitet worden und hat dadurch wesentlich gewonnen. Berner Tagblatt.

---

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen

## Spaziergänge in den Alpen

Wanderstudien und Plaudereien

7. Auflage. Gebunden Fr. 12.—

Das Ganze ist von einem kostbaren Humor gewürzt. Wer sich in sein winterliches Heim den reizenden Traum einer sonnigen Alpenlandschaft hineinzaubern will, der lese dieses Buch; er wird sich einen wahren Genuß bereiten. Frankfurter Zeitung.

## Du schöne Welt!

Neue Fahrten und Wanderungen in der Schweiz

4.—6. Tausend. Gebunden Fr. 8.—

Er ist geradezu ein idealer Wanderer! Nichts entgeht seinen Blicken! Er besitzt eine Virtuosität darin, auf seinen Reisen immer etwas Interessantes zu erleben. Mögen recht viele sich von seinem Buche in der Kunst des Sehens und des Reisens schulen lassen und von ihm lernen, sich überall der schönen Welt zu erfreuen. Neue Zürcher Zeitung.

## Jenseits des Gotthard

Menschen, Städte und Landschaften in Ober- und Mittelitalien

4. Auflage. Gebunden Fr. 7.—

Das ist wieder einmal seit langem eine lesenswerte, italienische Reisebeschreibung! Wer eine anregende Wanderung im Geiste durch die lombardischen Gefilde, durch die Romagna, die Emilia, Umbrien, Etrurien, von der Adria zum tyrrhenischen Meer zu machen wünscht, der kann keinen besseren Reisebegleiter wählen, als dies fesselnde Buch. Frankfurter Zeitung.

## Calabrien — Apulien

und Streifereien an den oberitalienischen Seen

2. Auflage. Gebunden Fr. 5.50

Aus dieser begeisterten Schilderung löst sich in aller Bescheidenheit, aber straff und klar die lebenswürdige Persönlichkeit des Schilderers selbst, eine Persönlichkeit, die den Menschen liebt, die geistige Finsternis haßt, und die den ewigen Lehren der Geschichte nicht taub geblieben ist. Ein echter Poet! Breslauer Morgenzeitung.

IDS Bibliotheken Bern



BM42403608  
SBB E 460 a