

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 32 (1928-1929)
Heft: 21

Artikel: Von Pass zu Pass
Autor: Schmid, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-671894>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.01.2026

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



Blick vom Gornergrat auf Weißhorn, Rothorn und Obergabelhorn.

Phot. L. Mezger-Guldin, Zürich.

Von Paß zu Paß.*)

Von Hans Schmid.

Ein deutscher Arzt — Ebel hieß er — hat im Jahre 1793 bei Drell, Gessner, Füzzli und Compagnie zu Zürich eine „Anleitung, auf die nützlichste und genügvollste Art in der Schweiz zu reisen“, herausgegeben. Das war der erste Bädeker für die Schweiz, ein unterhaltsames und tüchtiges Buch, das mit dem Land, den Städten und den Schweizern überraschend gut fertig wurde. Der Verfasser dieses ersten Bädekers gibt nicht bloß treffliche Winke, wie man sich auf der Reise zu benehmen habe, was sehenswert sei und wo man am besten einkehre, sondern er geht auch in die Tiefe: „Das Reisen und der Aufenthalt in der Schweiz befördern die moralische Gesundheit“, schreibt er, „die exzabene Natur der Alpen ist ein Tempel des Nachdenkens und der Weisheit“, und der Aufenthalt in der Schweiz „können den Kopf von vielen Vorurteilen und das Herz von unwürdigen Gefühlen reinigen.“ Der weise Mann! Die Schweiz

war damals noch nicht entdeckt und die Schönheit der Alpen noch nicht anerkannt. Bis tief ins 18. Jahrhundert hinein war das Gebirge der Schrecken der Völker; niemand reiste zum Vergnügen über die Alpen, und die alten Chroniken sind des Zammers voll über das böse „Gebürg“ und über das, was unterwegs an Strapazen, Steinen, Wetter, Wegelagerern und geldlüsternen Wirten auszustehen war. Die Italiensfahrer waren froh und dankten inbrünstig dem Herrgott oder der Madonna, wenn sie nach langer Wanderung auf halsbrecherischen Pfaden die wilden Scheußlichkeiten am Gotthard, am Splügen oder am Großen St. Bernhard hinter sich hatten.

Weil die Alpen schwer zugänglich waren, standen sie in schlechtem Rufe, und darum wußte man mit den Bergen, den Felsen und den Gletschern nichts anzufangen. Die ersten Fremden, die in die Schweiz kamen, stürmten nicht in das Gebirge; sie freuten sich an den blauen Gestaden des Genfersees, und es ist fraglich, ob

*) Aus dem prächtigen Alpenbuch der eidg. Postverwaltung.

sie dabei für die Dent du Midi geschrämt haben. Immerhin ist die erste Propaganda für die Alpen vom Genfersee ausgegangen, und Rousseau war der große Trompeter, der laut und überschwenglich das hohe Lied von der Schönheit der Alpen in die Welt hinaus erklingen ließ. In der deutschen Schweiz hat es Albrecht von Haller getan, auch in hohen Alpen, aber doch schon sachlicher, und dann kam Goethe, der auf seinen Schweizerreisen schon weiter ins Gebirge vordrang, als damals üblich war; aber das Hochgebirge wirkte auf ihn immer noch bedrückend und der Gotthardpaß kam ihm „allmächtig schrecklich“ vor. Dass es Goethe in Andermatt auf einmal „sauwohl“ geworden ist, ist bezeichnend; es spricht aus dem saftigen Ausdruck, den man dem Dichterfürsten von Weimar gar nicht zugetraut hätte, das Aufatmen nach der Angst in den Schöllenen.

Erschlossen für die Allgemeinheit und für das ganze Wandervolk wurden die Alpen erst durch den Bau der großen Bergstraßen. Es war ja gewiß später eine große Tat, eine Eisenbahn durch den Gotthard zu bauen und einen fast zwanzig Kilometer langen Tunnel durch den Simplon zu bohren; aber es waren ebenso viel Unternehmungsgeist und Zähigkeit notwendig, um vor hundert Jahren mit bescheidenen technischen Mitteln und weniger Millionen die wilden Gebirgsfälle mit fahrbaren Straßen auszurüsten. Der Schöpfungsplan hat mitten in Europa eine Gebirgsmauer aufgerichtet, eine große Völkerscheide zwischen Nord und Süd, und der Schweiz ist die Aufgabe zugefallen, den Völkern im Norden und im Süden einen Weg durch die trennende Mauer zu bahnen.

Das war eine europäische Aufgabe, welche die Schweiz zu lösen hatte, und sie hat sie gelöst, aus eigener Kraft und ohne die Subventionen Europas. Man scheint das vor hundert Jahren als eine Selbstverständlichkeit betrachtet zu haben, wie man es auch als selbstverständlich hingenommen hat, daß die armen Bergkantone Uri und Tessin allein den Gotthardpaß, den wichtigsten Alpenweg von Deutschland nach Italien, ausgebaut und unterhalten haben.

Dagegen wird den Römern zu viel Ehre angetan. Wenn irgendwo in den Alpen ein paar glatt geschliffene Steinplatten zum Vorschein kommen, dann glaubt man an eine „Römerstraße“. Alles was alt ist, muß römisch sein. So wollten es früher die Gelehrten, und so liebt

es auch das Volk. Aber es ist nichts mit der Annahme, daß die Römer die Handelswege über die Alpen gebaut hätten. Für die Römer kamen die Alpenpässe nur als Militärstraßen in Betracht, und es waren ihrer nicht so viele, wie das Bergvolk glaubt. Als die römische Herrlichkeit zusammenbrach und die Legionen in Germanien nichts mehr zu tun hatten, da sind die Alpenwege zerfallen, und erst viele Jahrhunderte später haben auf den halb verwischten Spuren der alten Militärstraßen langsam und zögernd die Karawanen der Kaufleute mit dem „köllischen Tuch“ und der lombardischen Seide den Weg über die Alpen gesucht. Der Große St. Bernhard, der Simplon, der Gotthard, der Bernhardin, der Splügen, der Septimer waren in älterer Zeit die begangensten Alpenpässe. Daneben bestanden andere, von denen man heute kaum mehr spricht; der Monte Moro im Wallis war zu Zeiten wichtiger als der Simplon, über Grimsel und Griespaß gingen große Waren- und Truppentransporte, und im rhätischen Volke erhält sich die Sage von einem längst verschwundenen geheimnisvollen Wege nach Italien, der von Glanz über Pitasch, das Günerkreuz und Safien zum Splügen und nach Chiavenna geführt haben soll. Man hat auf einsamen Alpen und vereisten Gletschern Hufeisen gefunden und römische Münzen; es gingen der Wege viele nach Rom, und manch dunkler Punkt in der Geschichte der schweizerischen Alpenpässe bliebe noch aufzuklären. Wer hat zum Beispiel etwas Glaubliches vorzubringen, wie es sich mit der rätselhaften römischen Inschrift verhält, die bei den Steinbütteln von Balle am Weg nach Piara zu schauen ist? Ging der Lukmanierweg der alten Römer etwa nicht das Bleniotal hinauf, und war vielleicht der unzugängliche Riegel des Gotthard, den die Römer nicht geöffnet haben, schuld daran, daß man in Airolo einen Ausweg aus der Klemme nach dem Lukmanier suchte?

Dass der Gotthard, der ehrwürdigste Paß der Alpen und der „Vater der Gebürge“, kein römischer Alpenübergang war, steht heute fest. Wenn er es trotzdem zu etwas gebracht und im Laufe der Jahrhunderte schließlich alle andern Alpenpässe übertrumpft hat, so verdankt er das dem Umstand, daß er die Alpen in ihrem Brennpunkt anpult und auf dem direktesten Wege auf sein Ziel losgeht. Da liegt sein Vorzug und da steht sein Ruhm. Obwohl kein anderer Alpenweg so große Hindernisse und so



Teufelsbrücke bei Andermatt.

Phot. F. Ott-Kretschmer, Zürich.

große Gefahren in sich barg, ist doch der Gotthard im Mittelalter von Pilgern und Kaufleuten, von fahrenden Schülern, Söldnern, Bischöfen sogar und Fürsten begangen worden. Aber fahrbar geworden ist der Gotthard erst mit dem Bau der Straße im Jahre 1830, und auch dann erst bis Flüelen, denn die Fortsetzung nach Norden, die Axenstraße, wurde erst im Jahre 1865 erstellt. Der berühmte Gotthard hat schwer gelitten unter der Konkurrenz der rhätischen Alpenpässe, die viel früher ausgebaut und mehr benutzt waren als der berühmte Bruder im Westen. Der Bischof von Chur hat schon im Jahre 1387, ein Jahr nach der Schlacht bei Sempach, dafür gesorgt, daß Wagen mit sieben Bentner Ladung von Chur nach Chiavenna fahren konnten. Nach dem Bau der Brücken im der Viamala rückte der Splügen unter den rhätischen Alpenpässen an die erste Stelle und behielt sie auch gegenüber dem römischen Julier und dem Gotthard bis ins 19. Jahrhundert hinein. Der Verkehr über die Alpenpässe war im ganzen Mittelalter ein reiner Warenverkehr. Doch lief noch manches neben den Warenballen der „Stradfuhrer“ her, nordisches Volk, das nach dem heiligen Rom wollte, vielleicht auch schon der erste Vortrupp der Nordländer, der, von der deutschen Sehnsucht nach der südlichen Sonne getrieben, auf holperigem Pfad den Weg nach Italien suchte. Aber es war immer das Ziel, Italien, das die ersten Touristen anzog, und nicht der romantische Weg. Frühe hat sich auch die Post über die Pässe gewagt, und wenn berichtet wird, daß die Staffettenpost Zürich-Mailand vor der Gröfning der neuen Gotthardstraße, also vor 1830, ihren Weg in vier Tagen zurückgelegt habe, so war das eine Leistung, über die es auch heute nichts zu lächeln gibt.

Die eigentlichen Alpenstraßen, wie sie heute über die Berge führen, sind alle erst im 19. Jahrhundert entstanden. Die erste hat die Schweiz geschenkt bekommen, vom ersten Napoleon, der den Simplon bauen ließ als Militärstraße, „pour faire passer le canon“. In den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts wurden dann nebeneinander in rascher Folge — die drohende Konkurrenz machte Beine — Bernhardin, Splügen, Julier, Maloja und Gotthard gebaut, eine Kraftanstrengung vor allem für Graubünden, das tapfer zugriff, um seine Vorzugsstellung als Transitland im Nord-südverkehr zu behaupten. Nach diesen An-

strengungen im Bau von Alpenstraßen trat dann eine längere Pause ein; erst im Jahre 1863 wurde die Oberalpstraße gebaut, 1865 kam die Berninastraße an die Reihe, 1866 war die Furka fahrbar, 1877 der Lukmanier, und der neuesten Zeit war es vorbehalten, Bergstraßen auf den Großen St. Bernhard (1905), die Grimsel (1895), den Klausen (1899) und den Ofenberg-Umbrail (1900) zu erstellen. Verheerend für den Alpenstraßenverkehr wirkte der Bau der Gotthardbahn; nicht bloß die berühmte Gotthardstraße selbst kam zum historischen Inventar, sondern auch der Simplon und alle Bündnerstraßen bekamen in tödlicher Weise die Folgen des Schienenstranges durch den Gotthard zu spüren. Die Gotthardstraße hatte vor der Gröfning der Bahn jährlich 70.000 Postreisende zu befördern, und im Jahre 1856 hatte der Churer Transit für die rhätischen Alpenpässe eine Transportmenge von 270.000 Bentnern aufzuweisen. Das war auf einen Schlag alles verloren, als die ersten Eisenbahnzüge durch den großen Tunnel von Göschenen nach Airolo fuhren. Die Glanzzeit der großen Alpenstraße war vorbei, die Hochzeitspärchen und die Italiensfahrer wurden dem Paße untreu, und zwei Güterzüge der Gotthardbahn beförderten nun in ein paar Stunden die ganze Warenmenge, die ehedem von den Saumtieren im Laufe eines Jahres über den Berg geschleppt worden war.

Aber man hat dann im Laufe kurzer Jahrzehnte eine große Überraschung erlebt. Die abgedankte Straße feierte eine Auferstehung, die niemand geahnt hatte. Wenn der große Durchgangsverkehr auf die Schienen abgewandert war, so eroberte sich die Straße ihren Platz als Touristenweg wieder zurück. Die verblüffende Wendung der Dinge war nirgends so frappant wie am Gotthard. Als sie im Jahre 1882 den großen Tunnel einweihen, da war man einig, daß nun die alte Gotthardstraße erledigt und in Ehren abgedankt sei für alle Zeiten; der letzte Postillon wurde melancholisch besungen, die stolzen Postkutschen kamen ins alte Eisen, das Hospiz stand zum Gotterbarmen verlassen, und eine Tessinerin am Berge meinte treuherzig in ihrer Einförmigkeit: „A mi me par‘, che i üsei anca lur passan’ la galleria — mir scheint, daß jetzt auch die Vögel durch den Tunnel ziehen.“ Heute fährt die gelbe Post wieder über den Berg. Nur anders. Das Fünfergespann ist durch das flinkere Postauto ersetzt,

und statt des Posthörns tönt die Dreiflangupe durch das Val Tremola. Es ist wieder Leben eingezogen auf dem alten verlassenen Paß, man fährt wieder über den Berg, obwohl man in zwölf Minuten durch den Berg fahren kann. Das Verkehrswunder ereignet sich auf fast allen Alpenstraßen. Die Straße gilt wieder etwas, die Straße in die Berge und über die Berge, denn die Menschen haben entdeckt, daß von der Straße aus von den Bergen doch etwas mehr zu profitieren sei als vom Fenster der Eisenbahn. Das glänzendste Stück ist an der Furka geleistet worden, wo sich der Postwagen auch durch eine ganz neue Bahn nicht hat verdrängen lassen, was eine prächtige Starrköpfigkeit war. Man kann übrigens am Fuße des Rhonegletschers das modernste und auch das schönste Verkehrsbild in den Alpen schauen: Das sind die Goldkäfer, die dort an den Felswänden herumkrofeln, von der Furka herab und die Grimsel hinauf. Das macht jenen Käfern keine Lokomotive nach, das freche Herumklettern an den stotzigen Felsflanken, das Winden und Drehen in den engen Rehren, das Fahren an den Gletschern vorbei.

Man fühlt es förmlich: Die Alpenpässe sind von den Toten auferstanden. Sie sind nun wieder Ferienstraßen geworden, wofür sie im Schöpfungsplan bestimmt waren. Der Paß steht wieder in Ehren, und das wandernde Volk fühlt wieder den eigenen Zauber, der von den Alpenstraßen ausgeht und dem sich kein rechter Wandermensch entziehen kann, ob er dann mit dem Sack auf dem Rücken und dem Stock in der Hand des Weges ziehe oder behaglich im offenen Wagen über die Berge fahre, von Paß zu Paß. Diese Bergwege haben Trümpfe auszuspielen, welche die Bahn nicht kennt. Das mag darin liegen, daß ein Paß etwas Besonderes ist; das ist keine Landstraße gewöhnlichen Schlages, das ist kein Verkehrsweg, der nur an das Ziel denkt und dem es nur darum zu tun ist, möglichst rasch und ungeschoren zu diesem Ziele zu kommen. Man hat noch Zeit auf den Pässen, auch der gelbe Wagen der Post hat Zeit, und das ist allein schon unglaublich viel wert in der raselosen Hauderei unserer Gegenwart. Jede Überschreitung eines Passes wird zum abgerundeten Reiseerlebnis mit erwartungsfreudigem Anfang, einem jubelnden Höhepunkt und einem freundlichen Ausklang am erreichten Ziel. Es

ist nichts Halbes und nichts Unfertiges an einer Paßfahrt.

Das ist eine Lust besonderer Art, am frühen Morgen in die frische Welt hineinzufahren, durch die letzten Bergdörfer, an Geissenherden und kurzweiligen Wassern vorbei in die Höhe, hinauf in die Alpenrosen zu einer wilden Paßhöhe mit grauem Hospiz und Zinken und Zäcken und Gletschern in der Runde, und dann abwärts auf der andern Bergseite mit neuen Überraschungen und einer ganz andern Welt mit anderem Tal, mit anderen Dörfern und andern Mädchen. Da wird wohl der ganze Zauber des Passes liegen, in den Gegensätzen zwischen hüben und drüben, in der Verschiedenheit der Talschaften, die diesseits und jenseits der Wasserscheide liegen, in der Spannung auf das Komende, die uns vom Morgen bis zum Abend nie verläßt. Die Pässe haben immer Überraschungen bereit. Der Gotthard hat seine stählernen Seen und den Blick auf die blauen Tessinerberge, der Große St. Bernhard die düstere Unheimlichkeit seines alten Klosters, der Julier die magische Ausschau auf die glitzernde Berninapracht, der Ofenberg auf einen Schlag den Blick auf den fernen, blanken Ortler. Und der Klausen, der Maloja, der Simplon, der Lukmanier und die andern, sie haben alle ihre Köstlichkeiten! Dazu gedeihen unterwegs an den Pässen die Märchen und Legenden in großer Zahl, wachsen aus allen Felsen heraus, aus alten Brücken und zerfallenen Susten, aus Wehrsteinen und Kapellen, und das geht anders ins Gemüt als der Blick aus dem Speisewagen des internationalen Schnellzuges.

Wenn J. G. Ebel, der im Jahre 1793 bei Orell, Gessner, Füzli und Compagnie seine „Anleitung, auf die nützlichste und genüglichste Art in der Schweiz zu reisen“, herausgegeben hat, von den Toten auferstünde, so müßte er die neue Auflage seines Bädekers gründlich umarbeiten. Er würde vielleicht etwa sagen, daß es die Schweiz seit 1793 glänzend verstanden habe, aus ihren Bergen etwas zu machen und daß unglaublich viel getan worden sei, um das Reisen in der Schweiz nützlich und genüglich zu gestalten. Geradezu raffiniert, würde Ebel in der neuesten vollständig umgearbeiteten Ausgabe seiner Anleitung sagen, klappe heute alles zusammen im schweizerischen Verkehrsapparat: Bahn und Schiff und Alpenpost. Er würde seinen Lesern raten, alle diese Errungenschaften des Verkehrs findig auszunüt-

zen, mit der raschen elektrischen Bahn an die Berge heranzufahren, mit dem Stecken in der Hand draufloszuwandern, wo es sich lohnt und mit dem Alpenwagen der eidg. Post von Baß zu Baß zu fahren. Ebel würde in seiner neuen

Anleitung den Alpenpässen und den flinken Goldfären ein Spezialkapitelchen widmen, und er wäre rasch im klaren, wie es heute mit der nützlichsten und genügsreichsten Art, in der Schweiz zu reisen, etwa bestellt sei.

Schwyzer.

(Überiger Mundart.)

Sind miär nu urchi Schwyzerlüt,
Eisach i Worf und Rusi?
Hend miär im Härz nu Dörssi hüt,
Hert Chnöde i dr Fuss?
Frymänge hed äs fröndlachts Tuo
I Sprach und Chleiderlappe.
Glych, 's lyd am Fuoss und nid am Schuoh,
Am Chopf, nid a der Chappe.

Hend miär nu Fraid am Schwyzerbund?
Haarus, mer wend em bstah!
Fry stimmer, dileguod und gsund,
Und zäme wemmer ha.
Und was's au um is ume giid,
Mer land is nid verwÿbe.
Sind miär nu Schwyzer alder nid?
Mer sind's, se wemmer's blybe.

Sind miär nu alti Schwyzerart?
Bil Frönds chund üs dur d'Tür.
Glych, simmers nümme all am Bart,
Se stimmer's innevür.
Im Schwyzerbärgland wachst ruchs Holz,
Mi darf's es Bißli bschnyde.
Was schadt das üsem Schwyzerstolz?
Das Holz, das mag's verlyde.

Meinrad Lienert.

Liesi.

Die Geschichte einer Kuh.

Eine Jugendgedächtniss von Alfred Huggenberger*).

Es mag ein lächerliches Unterfangen sein, einer Kuh ein Denkmal zu setzen. Mir kommt es eher schwer als lächerlich vor. Die Kuh Liesi hat in unserem kleinen Bauernhaushalt und damit auch in meinem Leben Jahre hindurch eine bedeutende Rolle gespielt; sie hat mir manches Rätsel aufgegeben, mit dem ich heute noch nicht ganz fertig bin. Ich bin ihr auch durch mancherlei Schuld verpflichtet.

Liesi hat nie in einem andern Stall gestanden als in dem unsrigen, sonst hätte sie sich vielleicht nicht so wohl und daheim darin gefühlt. Mit den hellen, luftigen Ställen verglichen, wie man sie heute baut, war der unsrige mehr als bescheiden zu nennen. Zwar gaben die wurmstichigen Blockhauswände leidlich Schutz gegen Sturm und Kälte; doch das Licht kam nur durch zwei schmale liegende Fensterchen herein. Der Gang hinter dem Viehlager war schmal; die Balken der Heudiele mußten mit Rundpfosten gestützt werden.

Zimmerhin ein Stall, wie es deren noch viele gab und heute noch gibt. Die Viehzucht stand zu jener Zeit in unserer Gegend hinter Getreide- und Weinbau noch an Bedeutung zurück. Wenn man nur Milch und Butter hatte und die notwendigen Zugtiere für Pflug und Wagen.

Als ich mit Liesi erstmals wissenschaftlich Bekanntschaft machte, hatte sie ihre Jugendzeit bereits hinter sich und war auch längst an das Joch der Arbeit gewöhnt. Man kannte ihr Kraft und Ausdauer nachdrücklich; als wohlgebauete Fleckkuh hielt sie jedem mittleren Ochsen die Wage, ja sie war manchem von ihnen an Fleiß und Ausdauer überlegen. Dieses Lob bestätigt zu sehen, aber auch mit Liesis Mücken und kleinen Hinterhältigkeiten vertraut zu werden, bekam ich reichlich Gelegenheit, denn ich war damals, obwohl noch zur Sommerschule verpflichtet, zum Ackerbuben vorgerückt. Nicht zu meiner Freude, ich habe mich oftmals aus der mühseligen Ackerfron in die Kinderschülein zurückgewünscht oder zu dem Starenvolk auf den Bäumen, besonders wenn der Vater so

*) Aus „Die Brunnen der Heimat“.