

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 269 (1990)

Artikel: Vom Saumweg zur Eisenbahn : Alpentransit im Winter
Autor: Schwabe, Erich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-376742>

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: 31.12.2025

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

Vom Saumweg zur Eisenbahn – Alpentransit im Winter

Von Erich Schwabe

Ohne Gütertransport kein Warenaustausch. Heute, da auch in schneereichen Jahren dem Transit bequeme und rasche Wege auf Bahn und Nationalstrasse zur Verfügung stehen, gibt man sich kaum mehr Rechenschaft von den Schwierigkeiten, die sich im Winter dem Transportwesen über die Alpen einst entgegenstellten.

Auf den Gütertransport war die Wirtschaft, war der Warenaustausch zwischen Nord und Süd und umgekehrt auch im Winter stets angewiesen. Gewiss waren die Gütermengen viel bescheidener als heute – den Umschlag besorgten gut funktionierende Organisationen. Doch genügten Spätfrühling, Sommer und Herbst den sich stellenden Aufgaben nicht. Die Marktumsätze riefen der Zirkulation selbst in der «schlechten» Jahreszeit. Dazu gesellten sich die Bedürfnisse eines zwar schwachen Personenverkehrs.

Saumwege und Hospize

Seit dem Mittelalter, und in sich verstärkendem Masse im 16., 17. und 18. Jahrhundert, boten sich unter solchen Voraussetzungen die unterschiedlichsten Passwege im Sommer wie im Winter dem Handelsverkehr an. In der über den Dauersiedlungen gelegenen Zone wurde die bedeutsamsten von ihnen von *Hospizen* aus betreut: in der Regel geistlichen Stiftungen, die den Säumern und andern Passgängern in der rauhen, unwirtlichen Gegend Schutz und Unterkunft boten.

Besonders bekannt ist in dieser Beziehung das im 11. Jahrhundert gegründete Hospiz auf dem Grossen St. Bernhard (2469 m); dessen Augustiner-Chorherren und -Mönche sind mitsamt ihren Hunden als Hilfe leistende Wesen mannigfach in die Überlieferung eingegangen. Vom Grossen, wie übrigens auch vom benachbarten Kleinen St. Bernhard südöstlich des Montblanc-Massivs, weiss man um Rettung aus Lawinengefahr und Eisnot; wenn die Zahl der Passanten insgesamt auch nicht eben sehr gross gewesen

sein mag, sind damit doch zahlreiche Belege für winterliche Überschreitungen dieses für die Westschweiz zentralen Passes gegeben.

Simplon und Gotthard

Auch am Simplon (2205 m) gehen Reste eines Hospizes aus das Hochmittelalter zurück; der jetzige sogenannte «Alte Spittel», etwas südlich der Passhöhe, wurde auf dessen Unterbau im 17. Jahrhundert auf Veranlassung des Handelsherrn Kaspar Jodok von Stockalper errichtet. Ob die Traverse freilich früher schon auch im Winter benützt wurde, ist nicht ganz klar; die Gondoschlucht auf der Südseite bildete im Mittelalter eine Sperre, die auf beschwerlichem Umweg über das Zwischenbergental umgangen werden musste.

Demgegenüber wurde der Gotthardpass (2109 m), seit er mit der Eröffnung der Passage durch die Schöllenschlucht, zu Beginn des 13. Jahrhunderts, seine historische Bedeutung erlangt hatte, vermutlich oft auch im Winter begangen. Säumer mit Maultieren querten ihn seit dieser frühen Zeit; ihre Korporationen spielten in der Geschichte des Standes Uri und der alten Eidgenossenschaft eine entscheidende Rolle. Das Hospiz auf dem Scheitelpunkt geht ebenfalls auf diese Jahre, sicher auf die Periode um 1400 zurück, aus der es in verschiedenen Hinweisen überliefert ist.

Als etwas älter darf der Verkehr über den Lukmanier (1914 m) eingestuft werden, der vor allem seitens des Klosters Disentis gefördert wurde. Der relativ leicht zu traversierende Übergang sah ein erstes Hospiz mit Kapelle anno 1374 erstehen.

Auf eine besonders interessante Vergangenheit blicken die bereits von den Römern dem Transit eröffneten Mittelbündner Pässe zurück; die dem Hinterrhein entlang führende, die Via Mala-Schlucht während langer Zeit umgehende, in Splügen nach dem Splügen- und dem Bernardinoepass (2284 m) sich gabelnde «Untere Strasse», und die «Obere Strasse» von Chur

über die Lenzerheide, den Julierpass (2284 m) und die Maloja oder den parallel verlaufenden Septimer (2310 m) ins Bergell und hinab an den Comersee. Beide Wege wurden mit Bestimmtheit zu allen Jahreszeiten benützt.

Hohe Splügen-Frequenzen

Gegenüber heute lag der Splügenpass in den Frequenzen offenbar ziemlich vorne – über 400 Pferde sollen bereits im 16. Jahrhundert den Säumer-Korporationen nördlich und südlich zur Verfügung gestanden sein. Der Splügen ermöglichte, in steilem Ab- respektive Aufstieg nach und von Süden, einen unvermittelten Übergang zwischen dem Rheintal und dem Adagebiet; wogegen der Julier den Umweg über das oberste Engadin in sich schloss und der Bernhardin in Richtung Lago Maggiore – Piemont zielt und nicht direkt Mailand als den begehrten Mittelpunkt der Lombardei anvisiert.

Die Funktion eines Hospizes erfüllt die kleine Siedlung Monte Spluga südlich der Passhöhe; der Bernhardin dagegen ermangelte bis zum Strassenbau des 19. Jahrhunderts einer die Passbenützer betreuenden Stätte.

Die Route über den *Albula-* und *Berninapass* (2312 respektive 2328 m) profitierte ihrerseits von den sich dem Säumen widmenden bündnerischen «Träger-Organisationen, den «Porten». Der Verkehr zum und vom Puschlav und Veltlin wickelte sich auch im Winter ab, namentlich am Berninapass, über den in der Epoche, in welcher das Veltlin ein Untertanenland Graubündens bildete, manche Amtsleute, Weinherren, Händler, Boten und Troupiers reisten. Die stattlichen, aus dem Jahre 1515 datierenden Gebäude zu Bernina-Suot, auf der Engadiner Rampe, künden vom ursprünglichen Zweck, Quartier zu bieten, während das jetzige Hospiz auf der Passhöhe erst 1867 eröffnet worden ist.

Heute verlassene Routen

Neben den genannten Wegen seien einige weitere erwähnt, welche jahrhundertlang als Transitrouten dienten, als solche freilich nach der Eröffnung moderner Strassen im 19. Jahrhundert endgültig ausser Gebrauch kamen. Im Winter wurden sie, weil hochgelegenen, lawinen-

Post und Pferdedienst

Manche dieser Übergänge wurden im Winter mit Schlittengespannen befahren. 1849 übernahm die neugeschaffene eidgenössische Post die Transportaufgabe aus bis dahin privaten Händen. Sie erfüllte sie während einiger Jahrzehnte mit bemerkenswerter Betriebssamekeit, wobei sie den Pferdedienst in ausserordentlicher Weise zu entfalten verstand – auch im Winter; noch bis 1954 verkehrten übrigens auf der Simplon-Passroute wintersüber Pferdeschlitten!

Als dann die neuen Gebirgsbahnen am Gotthard, am Simplon und Lötschberg und an der Albula das Queren hoher Gebirgssättel überflüssig machten, schrumpfte der Passverkehr der PTT. Im Zeichen des Postautos und der Erschliessung von Tälern und Wintersportorten leben ihre Dienste aber, in veränderter Form, weiter.

gefährdet und auch sonst sehr exponiert, kaum oder nur höchst selten benützt.

Bekannt sind in den Berner Alpen Gemmi (2322 m) und Lötschenpass (2690 m), sowie als ihre Fortsetzung nach Süden der Monte-Moro-Pass (2868 m) und der Antronapass (2838 m) aus dem Walliser Saastal nach Oberitalien, sodann gegen Osten der Albrunapass (2409 m) aus dem Binntal ins italienische Pomat und der einst sehr wichtige Doppelübergang vom bernischen Haslital über Grimsel (2165 m) und Griespass (2479 m) ebenfalls nach Italien. Zu ihnen gesellt sich in Graubünden der Septimerpass. In der Gegenwart führen – zum Teil vielbegangene – sommerliche Wandersteige über diese Pässe.

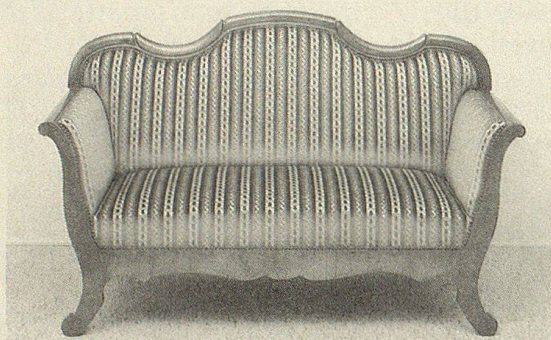
Pass-Strassen und Alpenbahnen

Die ersten modernen Alpenstrassen in der Schweiz und ihrer unmittelbaren Nachbarschaft entstanden aus strategisch-politischen Gründen: die Simplon-Fahrroute 1802/05 auf Geheiss Napoleons I.; die Stifserjochstrasse nach 1820 auf Veranlassung der habsburgischen Monarchie, welche die ihr damals untertane Lombardei mit

dem Südtirol und der Reschenpassroute zu verbinden gedachte.

Mit dem Stilsferjoch (2757 m) wurde der auf lange Zeit hinaus höchste Punkt einer befahrbaren Alpentransversale erreicht. Die Meereshöhe und Exponiertheit des Passes hatten zusammen mit der schroffen Nordostrampe ins Etschtal hinunter in der vornapoleonischen Periode – in welcher das Veltlin überdies bündnerisch beherrscht war – dem Saumweg über das um gute 250 Meter niedrigeren Wormserjoch (nach Bormio = Worms benannt; jetzt heisst es Umbrailpass) beim Queren der Alpen den Vorzug geben lassen.

Der Wille, dem nach Aufhebung der napoleonischen Kontinentalsperre wieder aufblühenden Handel bessere und raschere Transportmöglichkeiten zu bieten, liess zwischen der Inner-schweiz, dem Tessin und Graubünden in der Folge ein ganzes Netz neuer Strassen entstehen: in den 1820er Jahren bereits jene über den Gott-hard, den Bernhardin und Splügen sowie über Julier und Maloja; im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts jene über den Lukmanier, über Albula und Bernina, über Flüela und Ofenpass, über Oberalp und Furka, schliesslich auch über die Grimsel.

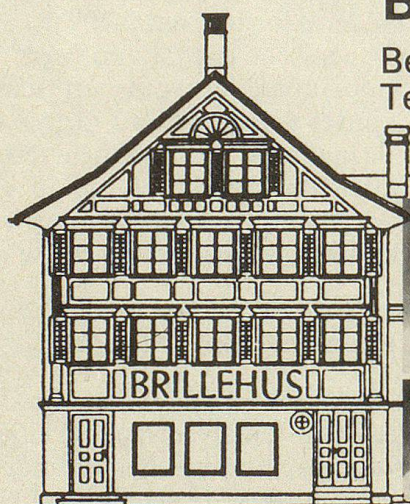


Stilmöbel-Restaurierung

Seit über 20 Jahren restaurieren wir Stil- und Polstermöbel. Ihr wertvolles Stück ist daher bei uns in guten Händen. Mit aller Sorgfalt wird die alte Polsterung soweit nötig abgetrennt und nach alter Väter Sitte neu gepolstert. Mit unserer immensen Auswahl an Stoffen in allen Stilrichtungen bringen wir neuen Wind und Ambiance in Ihre Wohnung. Aber auch neue Polstermöbel werden bei uns mit handwerklichem Geschick angefertigt.

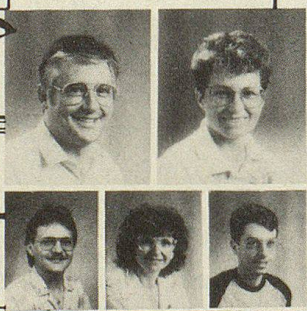
Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne und unverbindlich.

x. wirth Gais Polsterei, Telefon 93 15 77



Brillehus

Beat Diethelm, Teufen
Tel. 33 35 52



Ihr Augenoptikfachgeschäft
mit erstklassiger Bedienung

Appenzell um 1800

Johann Rudolf Steinmüllers
Beschreibung der
appenzellischen Alp-
und Landwirtschaft

neu herausgegeben und eingeleitet von
WERNER VOGLER

Preis Fr. 18.—

Erhältlich im Buchhandel oder
direkt beim Buchverlag Schläpfer
9100 Herisau