

"Auf Schweizer Alpenstrassen"

Autor(en): **H.B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **18 (1928)**

Heft 28

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-643890>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Auf dem Klausenpaß. Im Hintergrund das Scheerhorn.

gestellt, von denen wenige beantwortet wurden. Die Antworten dienten dazu, meine Begriffe zu verwirren. Gott, wie man ihn mir formierte, wurde zum alten, etwas grausamen Großvater in violetterm Samtkäppchen. Das große Ereignis des Menschwerdens vertuschte man mit der Geschichte vom Glasbrunnen, aus dem die kleinen Kinder gefischt wurden. Die Liebe hatte in unserm Hause überhaupt keinen Namen, denn von je war, wenn von einer Verlobung oder einer Hochzeit die Rede war, die erste Frage die nach der Familie gewesen, und die zweite die nach dem Geld. Meinem Vater, und durch ihn auch meiner Mutter, kam niemals der Gedanke, daß in einem aufwachsenden Mädchen die sprühende Sehnsucht nach Liebe eine Rolle spielen könnte. Als ich in einer Stunde, in der mir wahrscheinlich das Herz meiner Mutter weniger nützlichkeitsgepanzert erschien, sie fragte, wie ich es wohl dereinst anfangen müsse, um heiraten zu können, wehrte sie entsetzt ab. Es sei noch viel zu früh, um an derlei Dinge zu denken, und Mädchen, die solche Fragen stellten, mangle es an natürlichem Schamgefühl und guter Sitte. Der Vater aber, der gewöhnlich hinter seiner Zeitung wie hinter Glasscheiben saß, hatte diesmal meine Frage gehört und sah auf. „Kümmere du dich um deine Näharbeit und deine Kocherei“, schalt er. „Um deine Heirat werde ich mich kümmern.“ Da erwachte irgendein tief in mir schlummerndes Selbstständigkeitsgefühl und ich sagte zu dem gefürchteten Vater, nicht ahnend, daß ich allen Traditionen ins Gesicht schlug: „Aber Vater, ich werde doch heiraten, und nicht Sie.“ Er legte seine Zeitung weg, kam auf mich zu und gab mir für meine Frechheit eine Ohrfeige. Weinend ging ich auf mein Zimmer und hatte Zeit, über die Frage des Heiratens gründlich nachzudenken, denn es

kam niemand, um mir das Abendbrot zu bringen, noch um mich zu trösten. Ich fragte nie mehr.

(Fortsetzung folgt.)

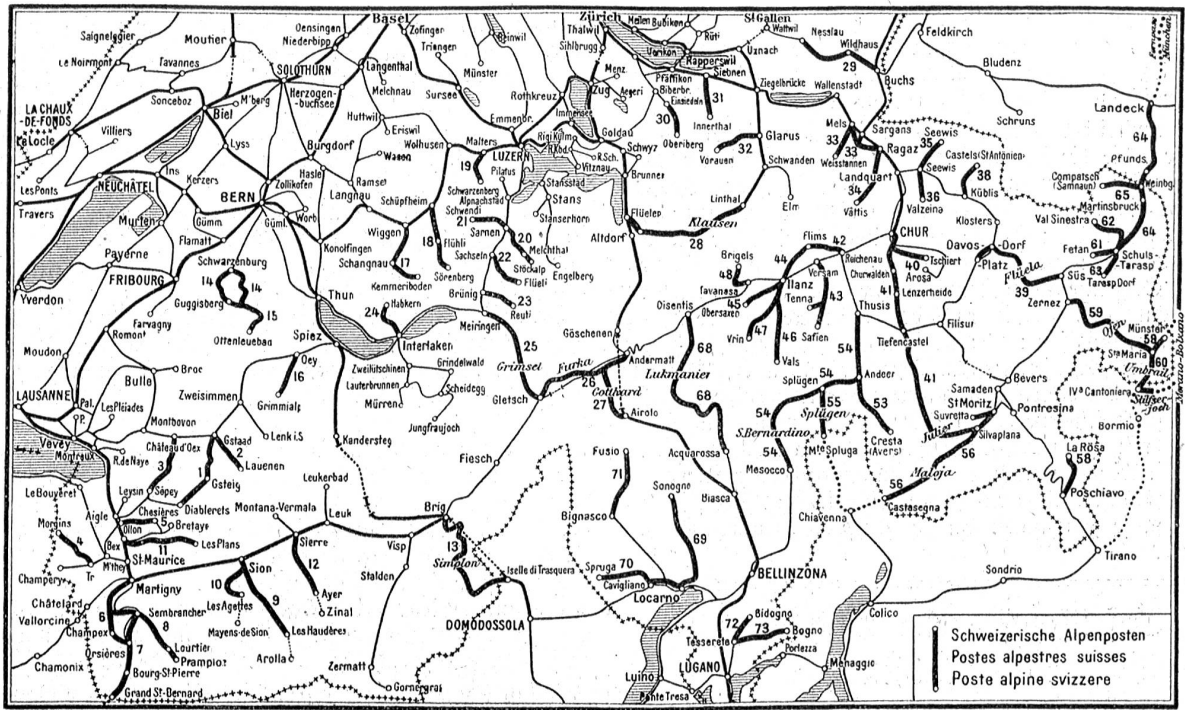
„Auf Schweizer Alpenstraßen“.

So betitelt sich ein reich illustriertes Jahrbuch, das von Dr. H. A. Gurtner, Goldswil, als „offizielle Publikation der Schweizerischen Oberpostdirektion“ eben im 3. Jahrgang erschienen ist. Das außerordentlich präsentable Werk ist in Text und illustrativer Ausstattung eine vorzügliche Propaganda für die lobenswerten Bestrebungen der Oberpostdirektion, die auf Wiederbelebung des Verkehrs auf unseren altberühmten Alpenpässen hinzielen.

Man weiß, daß die Alpenbahnen mit ihren länderverbindenden Tunnels den Paßherlichkeiten im Wallis, in der Zentralschweiz und in Graubünden ein jähes Ende brachten. Am Simplon, Gotthard, Splügen und Julier wurde es stiller und stiller, und Gras und Moos begannen auf ihrem Steinbett zu wachsen. Die Paßhospize und die Gasthöfe, wo vor dem zur Sommerszeit lange Kolonnen von Posten und Fuhrwerken und ganze Säumerkaravanen anhielten und Leben und Verdienst brachten, verödeten zusehens.

Das Blatt hat sich heute wieder gewendet: Die Schweizer Alpenstraßen stehen beim reisenden Publikum wieder in Ansehen und Beliebtheit. Beweis: Die Schweizerische Autopost allein führte im Jahre 1927 in einem regenreichen Sommer auf 33 Linien 332,315 Fahrgäste über die Pässe. Das ist eine Steigerung des Personen-Verkehrs um 68,971 Personen oder 30,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Diese Entwicklung zur neuen Blütezeit hat mit dem Aufkommen der Autopassfahrten eingesetzt. Die Schweiz. Postverwaltung folgte dem Beispiel des Privatautos und schickte seit 1919 und 1920 ihre gelben „Cars alpins“ in den Wettbewerb um den neueinschenden Alpenstraßenverkehr. Sie konnte



den Schritt wagen, da das Publikum seit 14 Jahren, da die ersten Postautomobilien auf den Talstraßen eingerichtet worden sind, an dieses neue bequeme Verkehrsmittel gewöhnt war und ihm unbedingtes Vertrauen entgegenbrachte. Die Postverwaltung machte von Anfang an die bei solchen Unternehmen einzig den Erfolg verbürgenden Grundzüge zu den ihrigen: absolute Sicherheit, Zuverlässigkeit in der Fahrzeit und möglichste Billigkeit. Sie weiß, daß jedes Betriebsjahr, von dem sie wie von 1927 melden kann: „Unfälle waren auch in diesem Jahre nicht zu verzeichnen“ dem nächsten Jahr wieder Zehntausende von Reisegästen zuführt, die bisher der Sache noch nicht trauten, und daß jeder Fahrgast, der seine prompte Ankunft an das gewünschte Reiseziel mit Genugtuung feststellen kann, daheim als lebendige Reklame für die Schweizer Alpenpost wirkt.

Auch für stete Verbesserungen der Wagenmodelle ist die Postverwaltung besorgt. Schon 1921, zwei Jahre nach Einführung der ersten Alpenposten, verschwanden die Rückwärtsitze. Die Poststetung wurde durch Verwendung von Naturleder verbessert und der Einstieg in die Wagen durch breitere Türen erleichtert. Der Sommer 1923 brachte die ersten Alpenwagen mit Luftbereifung und der nächste, als Konsequenz daraus, den Umbau der Fahrzunge auf größere Geschwindigkeit. Heute ist die Entwicklung so weit, daß die ortsanfällige Bevölkerung sich des Postautos als erwünschten und selbstverständlichen Verkehrsmittels bedient wie anderswo der Eisenbahn. Das verpflichtet die Postverwaltung zu weiteren Verbesserungen: Wo immer möglich führt sie den Winterbetrieb durch mit Verwendung von Raupenbandwagen, wie z. B. auf der Malojalinie und der Lenzerheide. Ferner stellte sie dieses Jahr auf den wichtigsten Verkehrslinien wie Grimfel, Furka, Gotthard usw. neue Wagen in Dienst, die besonders leistungsfähig und gut ausgestattet sind. So erhalten diese Wagen statt der üblichen Motoren von 40 PS solche von 75—100 PS. Dazu kommt ein bequemer niedriger Einstieg, eine bessere Anordnung der Sitzplätze: drei Reihen statt vier, die vom Eingang durch einen Verbindungsgang erreichbar sind. Die Wagen werden auf einen Radstand von 4.75 Meter verlängert und bequeme Sitzfauteuils mit Armlehnen eingebaut. Die neuen Wagen sind mit sogenannten Allwetterkarosserien ausgerüstet. Der offene Schönwetterwagen kann in wenigen Augenblicken ohne jede Störung der Fahrgäste in einen geschlossenen Omnibus umgewandelt werden. Die

Fenster können mit kleinen Handkurbeln emporgehoben werden, und der Wagenführer zieht von seinem Platze aus mittelst einer Kurbel ein starkes und dicht schließendes Verdeck über den Wagen.

Die hier reproduzierte Kartenskizze gibt einen Ueberblick über die bis heute in Betrieb gesetzten Alpenposten. Weitere Linien werden folgen, soweit ausgebauten Alpenstraßen bestehen, und auf den bestehenden Linien wird der Verkehr



Der Raupenbandwagen, wie er für Winterbetrieb auf den Strecken Reichenau—Waldhaus Flims, Chur—Lenzerheide und St. Moritz—Maloja—Castafagna verwendet wird.

sich weiterhin entwickeln. Alle Linien haben bequemen Anschluß an das schweizerische oder italienische Eisenbahnetz. Sie ermöglichen so zahlreiche Rundfahrten durch die schönsten Gebiete der schönen schweizerischen Alpenwelt.

Denn noch ist das reisende Publikum über die Verkehrsmöglichkeiten, die die Alpenpost zu bieten vermag, nicht restlos aufgeklärt. Die Postverwaltung wird den Weg der Propaganda, den sie bisher mit großem Erfolg beschritten hat, weiterverfolgen müssen. Eine sehr wirksame Reklame für die Alpenpost bedeuten zweifellos die von ihr herausgegebenen und vom Geographischen Kartenverlag in Bern verlegten billigen Routenkarten mit auf der Rückseite aufgedruckten Panoramen, geologischen Profilen und Begleitertexten. Bisher sind erschienen: Grimfel, Furka, Lenzerheide, Julier, Klausen, St. Gotthard, Bernhardin und Großer St. Bernhard. Die Reihe soll fortgesetzt werden. Sicher werden diese nützlichen Reiseführer mit ihrem reichen Inhalt und den hübschen, meist farbigen Titelbildchen nach bekannten Kunstwerken oder extra gefertigten Künstlerarbeiten gerne von jedem Pässeisenden mit nach Hause genommen und als liebes Erinnerungsstück aufbewahrt.

H. B.

Eine Gesellschaftsreise nach Ägypten und Nubien.

Von Armin Kellersberger, Bern.

(Schluß.)

Die großen Bauten, die heutzutage die Insel zieren, sind zur Zeit der Ptolemäer und der römischen Kaiser entstanden, zum Teil an Stelle älterer Bauwerke. Es sind das der Tempel der Isis, das Hauptheiligtum dieser Göttin mit vier mächtigen Pylonen, der schlank und lustig zum heitern Himmel strebende Kiosk, die beide tief im Wasser stehen, sowie der zu Ehren der Hathor-Aphrodite erbaute Hathortempel. Wie zahlreiche Inschriften beweisen, kamen Scharen griechischer und römischer Pilger hier zusammen, um der geheimnisvollen, freundlichen und heilkräftigen Himmelskönigin zu huldigen.

Hier, an der Grenze zwischen Ägypten und Nubien, feierten die Aethiopier und Ägypter seit Jahrtausenden gemeinsam den Kult des Isis, dem die Nubier noch lang nach Einführung des Christentums in Ägypten treu blieben.

Hier ward auch das von Tamariskten beschattete Grab des Osiris, des Gemahls der Göttin gezeigt, das nur Priester betreten durften. Erst unter Justinian, um die Mitte des 6. Jahrhunderts unserer Zeitrechnung, wurde ihr Kult in Philae aufgehoben, obwohl das Christentum sich schon im 1. Jahrhundert in Ägypten auszubreiten begann.

Etwas von der Poesie, die in der Symbolik des katholischen Madonnenkultus liegt, scheint sich schon im Kult der Isis geoffenbart zu haben, denn „kein Bild ist dem ägyptischen Volk lieber gewesen, als das dieser Gottesmutter, die ihren Säugling Horus auf dem Schoße hält.“*) Was die wissenschaftliche Forschung, die seit der Entzifferung der Hieroglyphen nicht mehr viel übrig läßt vom Nimbus, von dem die Religiosität und die Mysterien des alten Ägyptens umwoben sind, vom ägyptischen Madonnenkult hält, bleibe dahingestellt. Soviel scheint jedoch sicher, daß diese religiöse Anschauung volle Beachtung verdient, kommt sie doch im alt-ägyptischen Familienleben, im Verhältnis zwischen den Eltern und den Kindern auf das Schönste zum Ausdruck.

Nicht vergebens hatten der weise Ani und andere Sittenlehrer, deren Mahnungen etwas vom Geist der Lehre Christi durchweht, Wertschätzung der Frau und Dankbarkeit gegen die Mutter gepredigt. Davon findet sich keine Spur mehr im islamitischen Ägypten. Im Gegensatz zu der umständlichen,

symbolischen Begrüßung der Männer unter sich durch Berührung von Stirne, Mund und Brust (Denken, Rede und Herz dem Begrüßten geweiht), wird dort die Frau nicht einmal gegrüßt und sie grüßt auch nicht zurück, wenn man sie aus Unkenntnis der Landessitten grüßt. Etwas anderes ist wohl auch nicht zu erwarten von einem Geschöpf ohne Anrecht auf höhere Wertung, einem Geschöpf, das Frau und Mutter ist, das ihr Mann und Gebieter aber trotzdem wie ein Haustier behandelt und jederzeit fortschicken kann. Denn nach dem Koran genügt das vom Manne vor Zeugen gesprochene Wort: „Du bist entlassen“ und jede Ehe ist aufgelöst. Wie ich erfahren mußte, wirft das traurige Los der mohammedanischen Frau seinen Schatten sogar auf den modernen Reiseverkehr, denn wehe dem Fremdling, der sich in die Abgeschlossenheit eines für einheimische Damen reservierten Eisenbahncoupees verirrt. Er wird hinauskomplimentiert, als ob er in einen Harem eingedrungen wäre. Leider sind nur während der Zeit, wo der hohe Nil frei hindurchströmt durch die Pforten des Staudammes von Assuan, die Niveauverhältnisse des Wassers ungefähr so wie vor dem Bau der Talsperre; dann ragt die ganze Insel aus dem Wasser und alle Tempelanlagen sind zugänglich. Dann sind auch die interessanten Reliefs von Szenen aus der Kindheit des Horus mit der um ihn besorgten Mutter sichtbar — soweit das nasse Element geruht, sie wieder herauszugeben.

Als ich von dieser reizvollen Insel Abschied nahm, war mir, als müßte ich in Gedanken einen Händedruck des Beileids austauschen mit jenem hochgeschätzten Amtsbruder, der kein Hehl aus dem Leid machte, das ihn hier erfüllte. „Es ist ein Jammer — heißt es in seinen im „Zürcher Tagesanzeiger“ veröffentlichten Reisebriefen von 1925 — wie hier die moderne Technik Wunderwerke alter Kultur zugrunde richtet, und man muß sich fragen, ob man den gewaltigen Staudamm, dessen praktischen Nutzen niemand bezweifeln wird, nicht ebensogut ein paar Kilometer stromaufwärts hätte errichten können. Man möchte stundenlang auf diesen so unvermittelt aus den Fluten auftauchenden Bauwerken weilen und träumen, oder sich an Hand von Bildern und Beschreibungen darüber Rechenschaft geben, wie reizend, wie herrlich es auf diesem kleinen Eiland gewesen sein muß, als es noch im vollen Schmuck seiner Tempel und Kolonnaden prangte.“

In einer Welt voll Wunder und Rätsel wie im Lande der alten Ägypter, denen nach ihren eigenen Worten „die Erinnerung als das eigentliche Leben des Menschen galt“, ist es gewiß besonders tief zu beklagen, wenn die Zeugen der Vergangenheit, wenn Denkmäler, die wir alt-ägyptischer Eigenart, vorab geschichtlichem Sinn und dem Bestreben verdanken, in Wort und Bild soviel als möglich der Nachwelt zu überliefern, nicht genügend Schutz finden gegen Vernichtung oder Verschleppung.

Leider liegt hier kein Beschwerdebuch auf für solche Klagen. Es wird auch an dieser heiligen Stätte kaum etwas anderes zu machen sein als die Faust im Sack — wie einst auf der Schulbank zu Baden im Aargau gegen die „weisen und bürsichtigen gnädigen Herren und Obern“ aus den acht alten Orten, als uns der Lehrer davon erzählte, wie diese Landesherren nichts Gescheiteres zu tun gewußt hätten, als den in der Nähe von Baden aufgefundenen, wertvollen Tempelschatz der Isis, die in Baden einen glänzenden Kult gehabt haben soll, zum Silberwert stückweis zu verkaufen und den Erlös unter sich zu verteilen.

Staudamm von Assuan.

In seiner Art gehört der Staudamm von Assuan, der bis zu der im Jahr 1926 erfolgten Fertigstellung eines ähnlichen Riesenwerkes bei Gezira oberhalb Khartum die gewaltigste Talsperre der Welt war, zu den größten Sehenswürdigkeiten Ägyptens. Er läßt sich in bezug auf Massenwirkung und Ausmaße wohl mit den alten ägyptischen

*) Isis mit Harpocrates (Horus als Kind) auf dem Schoße in verschiedenen Bronzen im historischen Museum in Bern.