Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 214 (1941)

Artikel: Über die Furka : aus der Lebensgeschichte eines Alpenpasses
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-655615

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

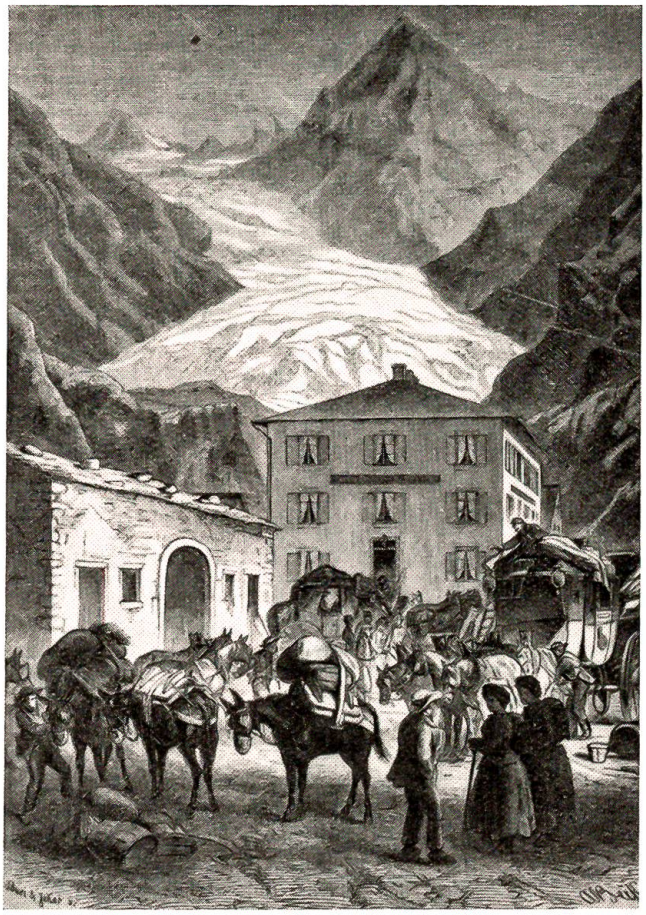
Download PDF: 07.01.2026

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

Über die Furka.

Aus der Lebensgeschichte eines Alpenpasses.

Fünfundsiebenzig Jahre sind im Sommer 1941 verflossen, seitdem die „Chaussee für Pferdefuhrwerke" über den Furkapaß, eine der schönsten und stolzesten Straßen der Alpen, dem Verkehr übergeben wurde. Wenn noch der bernische Gelehrte und Dichter Albrecht von Haller (1708 bis 1777), einer der berühmtesten Männer seines Jahrhunderts, sagen konnte, daß kein Rad je über die Alpen gekommen sei, so hatten sich seither die Verkehrsverhältnisse des Hochgebirges gründlich geändert. Vom Beginn der Menschengeschichte an bis ins Jahr 1805, während der ganzen vorrömischen und römischen Zeit, das gesamte Mittelalter hindurch bis weit in unsere Neuzeit hinauf war in der Tat „kein Rad über die Alpen gekommen", so verstanden: Es war nie möglich gewesen, das Gebirge in der bequemen Art unseres heutigen Reisens zu traversieren. Freilich hatten am Julierpaß in Graubünden und vermutlich auch am Großen St. Bernhard im Wallis schmale römische Karren, sogenannte Rhedae, die „rauhen und schrecklichen Höhen" erklommen — es muß dabei halsbrecherisch genug zugegangen sein, und die Wägelchen wird man, wie später im Mittelalter, an schwierigen Passagen auseinandergenommen und stückweise den Abgründen entlang getragen haben. Das schon genannte Jahr 1805 brachte die Weltwende des Alpenverkehrs. Damals wurde die von Napoleon als Artilleriestraße erbaute Simplonstraße durchgehends in Betrieb gesetzt; sie galt nach dem Zeugnis des Dichters Mathisson als das achte Weltwunder, und man kutschierte auf ihr vier- und fünfspännig in Kutschen und Kaleschen hin und her zwischen dem Norden und Süden des Erdteils. Die neue Epoche! Mit wahrer Leidenschaft begannen zuerst die Bündner, nach kaum einem Jahrzehnt, ihre historischen Transitwege nach Italien mit derartigen, die höchste Vervollkommnung der Verkehrsverhältnisse darstellenden Straßen zu versehen, den Bernhardino von Thusis nach Mesocco, den Splügen nach Chiavenna, den Julier und Maloja, später den Berninapaß, und in der Zwischenzeit einmal rafften sich auch die alteidgenössischen Stände auf, um den St. Gotthard, den Schicksalsweg der Eidgenossenschaft, mit wirklicher Chaussee zu europäischer Bedeutung zu erheben. Auf den vielbewunderten Straßen über die Pässe rollten bald die Posten, von 1849 an die eidgenössischen; das Posthorn begann seine Weisen durch die kristallene Alpenherrlichkeit zu melodieren, und ein hochalpiner Reisebetrieb, wie man in der Schweiz Ähnliches kaum für möglich gehalten, setzte unvermittelt mit Vehemenz ein. So entstand als dringliche Notwendigkeit der Bau einer Furkastraße. Sie wurde zur einzigen die Schweizeralpen in west-östlicher Richtung schneidenden Route, zur Fahrverbindung von der Rhone



Umschlagsplatz Gletsch Ausgangspunkt der Furkastraße.
Zeichnung aus der Zeit des alten Postkutschenverkehrs.

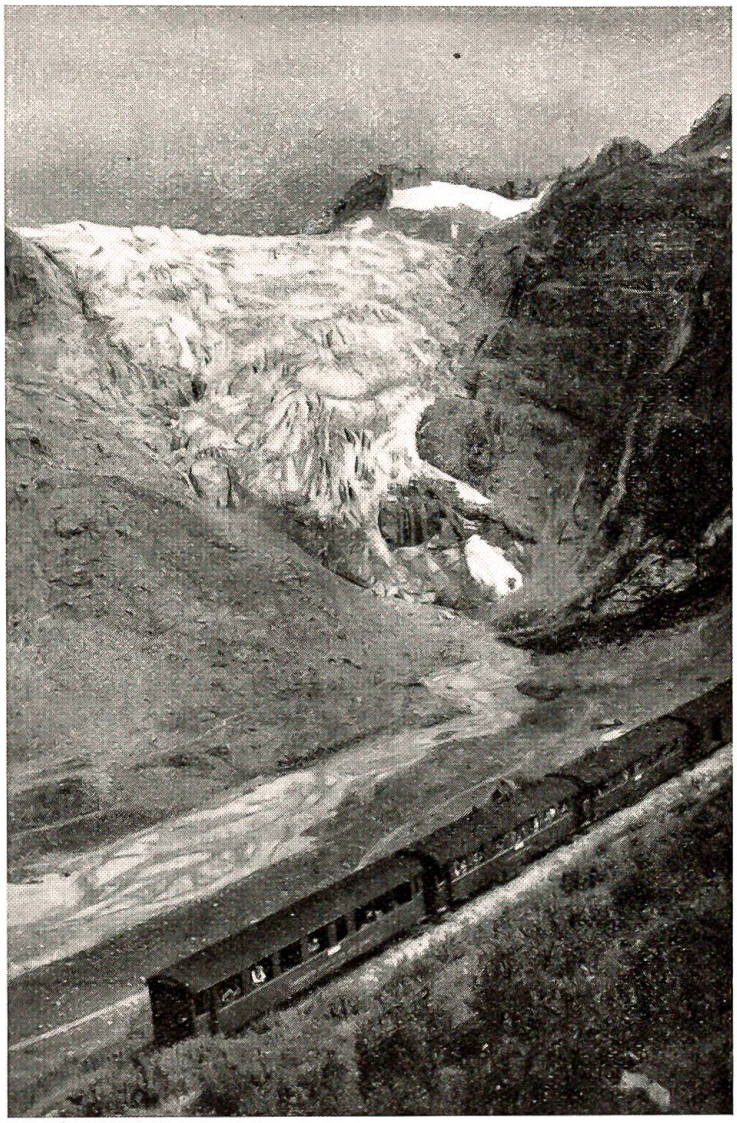
Die neue Zeit in Gletsch mit dem Umschlag der modernen Alpenposten Grimsel-Furka-Gotthard.

zum Rhein transversal durch den Kern des Gebirges.

Die ungeheure, dem Bild des Schweizerlandes sichtbar aufgeprägte Furche des Furkapasses ist von den Bewohnern unserer Zone sicherlich seit Jahrtausenden als geographische Schlüsselstellung erkannt und begangen worden. Wenn man den Prähistorikern Glauben schenken will — und wer wollte diesen die Vorzeit erforschenden Wissenschaftern nicht willig Glauben schenken! —, dann waren unsere Alpengebiete schon in der Steinzeit besiedelt, in einer Epoche also, da die Menschen noch keine Metalle kannten, sondern ihre Waffen und Werkzeuge aus Stein herstellten. Von Talschaft zu Talschaft, zum Beispiel zwischen Wallis, Graubünden und Tessin, wurde bereits allerhand Verkehr getrieben, der in der Eisenzeit vermutlich stark zunahm. Von den in der Lombardei und im Tessin wohnenden Römern darf als erwiesen angenommen werden, daß sie die Gotthardstrecke von Süden her bis ins Urserntal reichlich benützten, wobei sich vom Urserntal aus, weil die Schöllenenschlucht nicht passierbar war, die Wege gegen West und Ost, via Furka und Oberalp und via Furka sogar über den Grimselpaß, nach den entsprechenden Ländern fortsetzten. Im letzten vorchristlichen Jahrhundert muß der Austausch der Längsfurche Oberalp-Furka entlang besonders tiefwirkend gewesen sein. Damals nämlich drang die rätische Sprache von Graubünden her bis zur Furka vor, ja bis ins Wallis hinab, und man wird im Oberwallis noch rätisch gesprochen haben, als im 9. Jahrhundert die Alemannen des Oberhasli über die Grimsel stiegen und sich im Tal der Rhone niederließen. Auch unter der Herrschaft fremder Kriegermassen, der Burgunder und Franken, muß die Furka ein fleißig begangener Alpenpaß gewesen sein, dessen Bedeutung ständig zunahm; im 15. Jahrhundert endlich wurden die Oberwalliser Bundesgenossen der Urner, Luzerner und Unterwaldner, wobei zwischen Altdorf und den Walliser Zehntenhauptorten ständig Unterhändler und Boten jeder Art unterwegs waren,

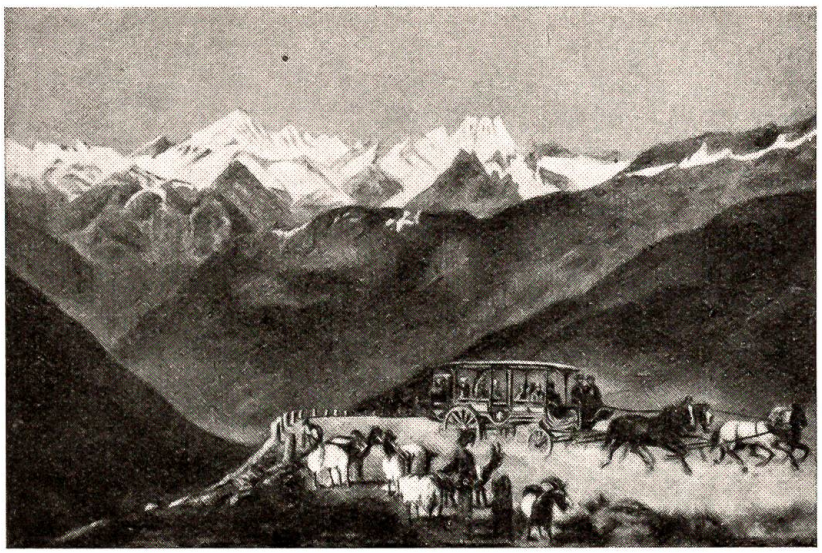
Der Rhonegletscher ca. 1850.
Nach einem alten Stich.

die als berggewohnte Gänger keinen andern Paß als die Furka benützt haben werden. Welch ein farbenvolles, bewegtes Hin und Her wird in den vielen Epochen der Geschichte den schmalen Geißenpfad hinauf zur Rhonequelle, zum Kreuz von Uri auf der Furka und hinab ins Urserntal belebt haben! Kriegsharste mit langen Spießen und Hellebarden, Saumtierkolonnen mit ihrem Geklingel, Handelskarawanen lärmend mit Hüst und Hott wanderten die mühselige „Straße". Es zogen Pilgerscharen aus fränkischen und „tütschen" Landen, vornehmlich aus dem Bernbiet und Wallis, den schwindligen Furkaweg nach Rom, und schwermütig wird ihr Reiselied, das herrliche Media vita in morte sumus („Mitten im Leben im Tode sind wir") vielleicht, in den einsamen Hochgebirgsgefilden verklungen sein. Aus der Aera dieser Wanderungen über die Furka stammt in einer Kapelle zu Hospenthal der ergreifende, länderweit weisende Wegspruch: „Hier trennt der Weg, o Freund, wo gehst du hin? Willst du zum ew'gen Rom hinunterziehn, Hinab zum heil'gen Köln, zum deutschen Rhein, Nach Westen weit ins Frankenland hinein?" Nach Westen weit ins Frankenland hinein..., das also galt dem alten, ehrwürdigen Furkapfade. Welch ein Bilderbuch der Kulturgeschichte, welch ein großartiger Zeuge unseres schweizerischen Werdens und unserer Zusammenhänge ist doch eine solche Völkerstraße der Alpen!



Der Rhonegletscher 1940,
bisheriges Maximum des Rückganges.

Gegen das Ende des 18. Jahrhunderts etwa mag es gewesen sein, daß sich die schweizerischen Alpenpässe allmählich einer neuen Kundschaft erfreuten. Wachgerüttelt aus dem schweren Traume jahrhundertealter Gegnerschaft zur Alpennatur durch den Heroldsruf des Genfers J. J. Rousseau, formierte sich die Gilde der „Naturnarren" und „Landschaftsreisenden". Schon Albrecht von Haller hatte im Sommer 1728 eine große Alpenfahrt unternommen, deren Frucht das jedes Menschengemüt bezaubernde Gedicht „Die Alpen" war. Es befruchtete vor allem das Sinnen und Trachten Goethes, des größten Dichters der deutschen Sprache. Im Jahre 1779 trat Goethe, von seinem Fürsten, dem Herzoge von Weimar, begleitet, seine zweite Schweizerreise an, die ihn auch über die Furka führte. Es war im Winterbeginn, und die kleine Schar wollte vom Wallis her den Gotthard erreichen. Am 11. November klommen die Männer die rauhen Steige des Oberwallis hinan, „dem Ende der Welt entgegen", wie Goethe sich ausdrückte. In Oberwald an der Rhone lag Schnee, und tief verschneit war der wenige Jahrzehnte nachher zu wirklichem Weltruhm gelangte Talkessel von Gletsch, wo der Rhonegletscher auf



Alte Reisepost auf die Furka. Der Aussichtswagen.
Nach einem alten Stich.

einmal erschien. „Der ungeheuerste Gletscher von allen!" schrieb Goethe ins Tagebuch und fügte hinzu: „Obwohl alles voll Schnee lag, so waren doch die schroffen Eisklippen, wo der Wind so leicht keinen Schnee haften läßt, mit ihren vitriolblauen Spalten sichtbar, und man konnte deutlich sehen, wo der Gletscher aufhört und der beschneite Felsen anhebt." Ein starkes Stück Arbeit forderte der Aufstieg zur Furka-Paßhöhe, die von der modernen Straße in einem Dutzend verwegener, buchstäblich an die Abgründe hingepfiffener Kehren bezwungen wird. Aber die Straße bestand eben noch lange nicht. Man folgte, von guten Führern begleitet, dem uralten Saumweg, insofern er überhaupt sichtbar war; glücklich wurde das „Kreuz von Uri" erreicht, die 2428 Meter hohe Sattelhöhe zwischen Wallis und dem Urserntal. Unvermittelt entrollte sich hier die beispiellose Schau aufs Urserntal, auf die beiden Kerben des Gotthardpasses und hinüber zur Oberalp, während beim Rückblick noch das blau versinkende helle Wallis, eingerahmt vom Panorama der Berner und Walliser Hochgipfel, seine Grüße entsandte. Die Furkapaßhöhe, gewiß eine der wunderbarsten Örtlichkeiten auf Schweizerboden, weist das Gleichnis der europäischen Himmelsrichtungen, davon der Spruch in der Hospenthaler Kapelle eindringlich Kunde gibt, erstaunlich einprägsam. Europas alpine Verknotung und prächtige Entwirrung ist hier durch die Ordnung der Alpenketten sichtbar dargestellt. Es war ein bissiger Tag, dieser Tag der Furkawanderung Goethes, und die Reisenden hielten sich beim Kreuz von Uri nicht lange auf. „Wir gingen schärfer, und nach viereinhalb Stunden Weges an sahen wir die zerstreuten Dächer von Realp." Gastfreundliche Kapuziner empfingen die Fremden, bewirteten sie und ließen sie dann gotthardwärts weiterziehen. „Diese erhabenen Naturszenen werden immer in meinem Geiste stehen!" schrieb Goethe in seinem „Werther", und da er für das Gesehene einen geistigen Maßstab haben mußte, verglich er die geschauten Bilder mit den Eindrücken, die das Lesen der Römischen Geschichte vermittelt. Dem zeitlosen Bestehen der Alpenherrlichkeit stellte er das Zeitlose einer großen Vergangenheit gegenüber — in solcher Tiefe ergriff den Dichterfürsten das Antlitz unserer Berge. Goethe darf ein Pionier des Alpenreisens und Paßwanderns genannt werden — Gotthard und Furka verdanken ihm den Beginn des touristischen Rufes. Und wie bestürzend seherisch war Goethes Vergleich des Ewigen der Alpen mit dem geschichtlichen Ablauf der Zeiten! Ahnte der Weise den nahenden Umschwung Europas gleichsam ein halbes Generationenalter voraus, sah er den Untergang der alten Eidgenossenschaft auf prophetische Art, las er das Kommende aus den Schriftzügen, die vom feinen Griffel der Vergangenheit gleichsam eingegraben wurden in die Landschaft unserer Pässe? Zwanzig Jahre nach Goethes Übergang über die Furka wütete der Krieg; Grimsel und Gotthard wurden zu Schlachtgebieten, die Furka zur strategischen Verbindungsstraße der beiden von Österreichern, Russen und Franzosen erbittert umkämpften Übergänge. Doch kaum daß die Wogen der weltpolitischen Ereignisse verebbt waren, blühte das Alpenwandern doppelt auf. Zahllose Berichte aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts bewiesen bereits eine allgemeine Beliebtheit der Furka; sogar der Begriff des „Höhenweges"

Neue Reisepost auf die Furka. Die Séracs des Rhonegletschers.

scheint damals geschaffen worden zu sein. In der Tat, die Furkastraße ist der Höhenweg unserer Alpen, die Aussichtsroute des schweizerischen Berglandes, wie wir keine zweite besitzen.

Die Eröffnung der Furkastraße, 1866, fiel mitten in die poetische Postillons-, in die Romantik der Postkutschenzeit hinein. Ein unabsehbares sommerliches Reisewesen erfüllte die neun bestehenden Alpenstraßen, von denen sechs den Kanton Graubünden durchzogen. Als über die Furka das eidgenössische Posthorn zu jubilieren begann, brauchte es nicht einmal seine lockendsten Töne hervorzubringen, denn es sammelten sich zum vornherein die bisherigen Freunde des Passes, und es waren deren genug, um die neue Verkehrsader in Schwung zu bringen. Die ersten Kurse liefen auf der Strecke Brig-Hospenthal, die spätern von Brig nach Göschenen; dazu mußte man im Abschnitt Gletsch-Andermatt offene Aussichtswagen einstellen, weil die Passagiere hier wie nirgends darauf erpicht waren, alle Naturwunder des Passes zu genießen und keines nur halb. Blättert man in der touristischen Literatur unserer Urgroßväter und Urgroßmütter, so findet man lauter Lob und Preis für die Furka in einem Maße, wie kein anderer Alpenpaß gelobt und gepriesen wurde. Vier Schönheitshöhepunkte, die gleichen wie in der Gegenwart, wurden genannt: der sein blaues Licht ausstrahlende märchenhafte Sturz des Rhonegletschers bei Gletsch, die unmittelbare Berührung von Gletscher und Straße bei den Kehren auf Belvédère, das Panorama der Walliser und Berner Alpen westlich und der bestürzende Tiefblick ins Urserntal östlich der Paßhöhe. Im Talgrund beim Gletschertor der Rhone entwickelte sich ein bescheidenes Wirtschäftchen zur

Hospenthal an der Gabelung Furka-Gotthard

Nach einem alten Stich.

Hotelkolonie, zum Transit- und Umsteigeplatz der Vergnügungsreisenden — Gletsch. Gletsch zählt seither zu den wichtigsten Verkehrspunkten des Sommerverkehrs der Alpen, vor allem auch seit dem Bau der Grimselstraße. War das ein Rossewiehern und Kutschenrasseln zu Gletsch, wenn von Brig her die Göschener-, von Göschenen her die Walliser- und von Meiringen die Grimselpost einlief! Eine wahrhafte Drehscheibe der Völkerwanderung war hier eingerichtet. Die Wagenkolonnen der Postkutschen und Beiposten stauten sich vor der traditionsreichen Gaststätte; man brauchte gewaltige Räumlichkeiten für Gäste, Postillone, Bedienstete; Remisen für die gelben Reisevehikel und Ställe für zahllose Pferde. Die Fremden hatten es außerdem niemals eilig, von Gletsch fortzukommen, denn was nur einigermaßen ein Naturfreund sein wollte, blieb mindestens über Nacht. Der Gletscher nämlich ward in allen seinen Beleuchtungseffekten bestaunt, in der Morgen- und Abendsonne, in seiner freundlichen und grießgrämigen Miene, und er wurde, als das unbestritten erste Wunder der Alpen, wie eine Art von himmlischer Verheißung besungen: „Siehe den Rhonegletscher und stirb!" Freilich, wenn die Passagiere dann auf Belvédère ankamen im direkten Bereich der blauen Eisdome in ihrer Tausendzahl: wie froh waren sie, in Gletsch doch nicht gestorben zu sein, und auf der Paßhöhe wünschten sie sich erst recht ein ausdauerndes Leben, um möglich einmal wiederzukommen auf die Höhenstraße des schweizerischen Alpengebirges. Im Jahre 1913 beförderte die Furkapost in den kurzen Sommermonaten ihres Verkehrs zwanzigtausend Passagiere, das Vierfache der Grimselpost, die doch auch zu den besten gehörte.

Die Postkutschenromatik an der Furka währte siebenundvierzig Jahre. Die Chronisten, die 1920 ihren Griffel spitzten, schrieben ihr einen wehmütigen Abgesang. Kein Zweifel war möglich! Die Alpenstraßen hatten ihre Rolle ausgespielt, ihre touristische Bedeutung auf die Eisenbahnen übertragen, waren von den Menschen verlassen und vergessen. Die Stille senkte sich über die historischen, so viel eidgenössisches Schicksal verkörpernden Pässe; ihr Kapitel war für einmal abgeschlossen und ein Blatt der schweizerischen Verkehrsgeschichte umgedreht. Ganze achthundereinundsechzig Postkutschenpassagiere hatten sich 1920 der Furka zugewandt. In diesem kritischen Sommer jedoch ging so etwas wie eine Trauer und ein Erbarmen durchs Land. Die Alpenpässe mit neuen Posten zu versehen war jetzt die Aufgabe; ihnen eine gefestigte, glanzvolle Karriere zu sichern das Ziel. Wir alle kennen das Wesen der seither entstandenen Alpenposten, der „hundertpferdigen", die auch das Posthörnchen, das eingefroren gewesene, zum Singen erweckten — es sang so unvermittelt und frisch, wie weiland Münchhausens Posthorn, das auch eingefroren war, totgesagt wurde und plötzlich auftaute. Poetisch und romantisch wie früher fahren wir wieder über die Furka — und unsere Alpenstraßen zeigen ihre Schönheit diesmal dem ganzen Volke, dem Schweizervolke zur Hauptsache. Das Geheimnis der Vergangenheit aber, unsichtbar und doch wunderbar mitteilsam in die Paßlandschaft eingeschlossen, teilt sich nun einem aus übervollem Herzen für alle Innerlichkeit dankbaren Eidgenossengeschlechte mit. m.