



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Kaemmel, Otto: Am St. Gotthard : (Schluß)

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

trachtung, mit der es sich von seinem Leser verabschiedet: Wie oft war gesagt worden, daß in dem neuen Reiche alles nur auf den Einen und seine Gewalt zugeschnitten wäre! Wie schlimm hatten die Prophezeiungen gelautet, die ihn auf allen seinen Wegen, von Feind- und Freundesseite, begleitet hatten! Und doch wie fest, wie unerschütterlich, wie ganz sein Werk ist das Deutsche Reich geblieben! Friede schaffend, ohne ihn zu heischen, unangreifbar nach allen Seiten, der Vielheit seiner Staaten, dem nicht enden könnenden Hader seiner Parteien, dem Wirrwarr der Interessenkämpfe und dem nie gestillten Zwiespalte seiner Konfessionen zum Trotz hat es in der Nation ein Staatsgefühl entwickelt, das auch die extremsten Parteien, denen Bismarck als der Todfeind gegenüber stand, dem Reichsgedanken zu unterwerfen begann; der Glaube an die Macht, an die Macht der Monarchie, der Otto von Bismarck befehlte und der Quell aller seiner Thaten war, ist ein Gemeingut von Millionen geworden, die in dem starken Hause, das er baute, wohnen.

Köln

Johannes Kreuzer



Um St. Gotthard

Von Otto Kaemmel

(Schluß)



In diesen Verhältnissen hat sich bis zur Eröffnung der modernen Gotthardstraße im Jahre 1830 nur wenig geändert; nur der Saumpfad wurde durch steinerne Brücken, den Durchbruch des Urnerlochs und dergleichen wesentlich verbessert. Wie sich der Gotthardverkehr in den letzten Jahrzehnten des achtzehnten Jahrhunderts gestaltete, das tritt aus Goethes Briefen und Tagebüchern sehr anschaulich hervor. Wir sehen die langen Züge der breitbepackten Maultiere und Pferde schellenläutend daherziehen, sodaß der Fußgänger auf dem schmalen Pfade Mühe hat, an ihnen vorbeizukommen; wir sehen zur Zeit des Bellenzer Markts zu Anfang des Oktobers schönes Vieh — im Jahre 1797 gegen 4000 Stück — hinüberwandeln, wo sie in Bellinzona lohnend verkauft werden, Schlitten mit Urserenkäse an uns vorübergleiten, Fässer mit italienischem Wein auf dem Wege nach Schwaben ziehen. Der Weg wird von „Wegeknechten“ gut instande gehalten, bei Glätte mit Erde bestreut, auch im Winter offen gehalten: Goethe selbst ist zweimal, im November 1779 und im Oktober 1797 bei tiefem Schnee und scharfer Kälte auf dem Gotthard gewesen. Felsenrutsche, wie sie nicht selten vorkamen, werden möglichst rasch aufgeräumt, wie Goethe die Reste eines solchen 1797 in den Schöllenen trifft. Damals gingen jährlich etwa 16000 Menschen und 9000 Saumtiere über den Paß, doch blieb die Gütermasse ziemlich stationär.

Auf diesen Saumpfaden mit diesen Mitteln hat wenig Jahre nach Goethes letzter Schweizerreise der Krieg diese Thäler und Höhen durchschritten, der im Mittelalter nur sehr selten und mit kleinen Streitkräften hierher gedungen war und seit hundert Jahren nicht wieder hier erschienen ist. Nachdem die Franzosen 1798 den Widerstand der Urkantone gegen die ihnen aufgezwungne „helvetische Republik“ mit Waffengewalt gebrochen und die Schweiz zum Bündnis genötigt hatten, wurde das Land 1799 zu einem der Hauptschauplätze des zweiten Koalitionskriegs. Von Westen her drangen die Franzosen, von Osten die Oesterreicher und Russen ein. Nach der ersten Schlacht bei Zürich am 4. Juni wurden die in Urseren stehenden österreichischen Bataillone durch

eine französische Abteilung, die vom Wallis her über die Furka kam, zur Räumung ihrer Stellung an der Teufelsbrücke und zum Rückzug über den Oberalppaß nach Graubünden genötigt, wobei es am 16. August am Oberalpssee zu einem scharfen Gefecht kam. Seitdem beherrschten die Franzosen die Gotthardstraße bis Airolo hinunter. Als nun der russische Oberbefehlshaber in Italien, Feldmarschall Suworow, den Befehl erhielt, zur Unterstützung der bei Zürich einem neuen Angriff der Franzosen gegenüberstehenden Verbündeten nach der Schweiz zu gehn, wählte er als den kürzesten Weg dahin den Gotthard, ohne sich darüber klar zu sein, daß diese Straße in den Vierwaldstätter See einmünde.

Schon in später Jahreszeit am 21. September brach er mit Tausenden von Maultieren für Gepäck und Proviant, aber ohne die hier ganz untransportable Artillerie an der Spitze von 24000 Mann russischer und österreichischer Truppen von Taverno (zwischen Lago Maggiore und Luganersee) ins Tessinthal auf und sandte von Biasca aus eine Seitenkolonne unter Rosenberg ins Blegnothal, die über den Lutmanier nach Disentis, wo schon eine österreichische Abteilung stand, hinabsteigen und über den Oberalppaß den Franzosen in Urseren in die Flanke kommen sollte. Am 24. September drängten die Russen unter strömendem Regen in beständigen Gefechten die Franzosen durch die wilde Bal Tremola über die Paßhöhe zurück und erreichten am Abend Hospenthal. Es war schon dunkel, als auch Rosenberg von der Oberalp herabstieg und die überraschten Franzosen aus Andermatt hinauswarf, die nun nach dem Eingang der Schöllenen zurückgingen. Suworow selbst nahm sein Hauptquartier in Hospenthal, und zwar in dem noch wohl erhaltenen alten Gasthose, der jetzt Hotel St. Gotthard heißt und links seitwärts von der modernen Straßenbrücke am rechten Ufer der tosenden Gotthardreufß steht, ein stattlicher steinerner Bau unter vorspringendem Dach, der Brücke mit der Giebelseite zugekehrt, die drei Reihen paarweise gruppiertes kleiner Fenster über dem Erdgeschoß und eine leichte architektonische Gliederung aufgemalt zeigt; hier erinnert eine Gedenktafel an Suworows Anwesenheit. Eine andre Erinnerung aus Suworows Besitz, eine persische Schabracke aus Purpurjammet mit reicher Goldstickerei, die durch einen Zufall hier zurückblieb, bewahrt der „Mayerhof.“ Im übrigen bezahlten Urseren und Uri wie die ganze Schweiz die damals leidend erworbene Kriegsberühmtheit sehr hoch. Die Russen, die müde und hungrig, durchnäßt und durchfrozen in Urseren anlangten und an Lebensmitteln so gut wie nichts mehr vorfanden, nahmen natürlich, was irgendwie brennbar und genießbar war, braten Tierhäute und zehrten in Andermatt einen Block Seife rein auf. Kurz danach berichtete die Gemeinde Andermatt dem helvetischen Direktorium: „Aller Käse ist uns genommen, die Hausmobilien sind zu Grunde gerichtet. Von 220 Saumtieren haben wir nur noch vierzig brauchbare, von vierzig Bergzugochsen noch drei übrig.“ Es betrug ja die Einquartierungslast in Andermatt vom 1. Oktober 1798 bis 30. September 1799 im Durchschnitt täglich 1868 Mann, im ganzen 681700 Mann. Im Mai 1800 hatte Urseren wieder 22000 Mann Franzosen zu verpflegen, und dabei hat das Thal noch heute nicht mehr als 1300 Einwohner. Schwer litt auch das Tessin besonders durch die Plünderungen und Gewaltthaten der Russen schon seit dem Mai 1799.

Aber mit bewundernswürdiger Elastizität überwandten die Landschaften die Nachwehen des Krieges. Schon 1820 begannen Uri und Tessin (jetzt nicht mehr Unterthananland, sondern seit der Napoleonischen Mediationsakte von 1803 ein gleichberechtigter Kanton), um die Konkurrenz mit der schon 1805 vollendeten Napoleonischen Simplonstrafe und den ebenfalls im Ausbau begriffenen Bündner Pässen (Splügen und Bernhardin, beide eröffnet 1823) bestehen zu können, den Bau der Gotthardstraße und vollendeten sie 1830,

wozu Uri 900000 alte Schweizerfranken, d. h. 1260000 heutige Franken, beitrug. Damit veränderten sich die Verkehrsverhältnisse am Gotthard von Grund aus, sie traten in ihre zweite Periode, in die Periode des Fahrverkehrs. Während auf dem alten Saumwege dem Reisenden von Flüelen bis Bellinzona mindestens vier Tage vergangen waren, legte er jetzt auf der bequemen Straße dieselbe Strecke zu Fuß in 26 Stunden, mit der Gilpost in 13 bis 14 Stunden zurück. Solcher Posten gingen täglich drei. Daneben entwickelte sich ein starker Frachtverkehr, namentlich im Sommer, der schon in den ersten Jahren nach der Eröffnung der neuen Straße (1831/33) durchschnittlich im Jahre 80000 Zentner (40000 Meterzentner), 1840 über das Doppelte, 161950 Zentner (80975 Meterzentner) über den Berg beförderte. Auch im Winter war der Verkehr nicht ganz unterbrochen, auch für Reisende nicht. Drohten Lawinen, dann wurden kleine einspännige Schlitten zu einem Zuge zusammengestellt und ihnen ein leerer Schlitten vorausgeschickt. Solange das Glöckchen des Pferdes zu hören war, fuhren die folgenden Schlitten ruhig vorwärts, unter tiefem Schweigen und ohne Peitschenknall, um „die schlafende Löwin,“ die Lavine, nicht etwa durch eine Lustererschütterung zu wecken; verstummte das Glöckchen, dann schloß man auf einen Unfall des führenden Schlittens, den man preisgegeben hatte, und stellte die Fahrt ein. Wie vor alters, floß auch damals dem Lande reicher Gewinn zu; der „Mayerhof“ hielt gegen Ende dieser Zeit 135 Pferde. Die Eröffnung der Fahrstraßen über die Oberalp und die Furka (1866) stellte auch den uralten ostwestlichen Verkehr auf neue Grundlagen, und das Urserenthal war das Herzstück dieser großen Linien.

Diese Stellung verlor es, als 1882 die Gotthardbahn eröffnet wurde, in der That eine Welt Handelsstraße und mehr als je heute, wo der deutsche Verkehr nach dem Indischen und dem Großen Ozean ausgreift. Verglichen mit den Gütermassen, die der alte Saumweg und die neue Poststraße vorüberziehen sahen, stieg jetzt der Güterverkehr riesenhaft; er betrug 1898, ohne das Reisegepäck, die Bahnbaumaterialien und das lebende Vieh, in beiden Richtungen insgesamt 728400 Tonnen oder 7274000 Meterzentner, fast das Neunzigfache des Verkehrs von 1840. Wie ungeheuer zugleich der Personenverkehr ist, springt in die Augen: der direkte Schnellzug von Luzern nach Mailand, der nur erste Klasse führt, pflegt in der Reisezeit bis auf den letzten Platz besetzt zu sein. Obwohl für Uri dieser Durchgangsverkehr scheinbar nichts einbringt und den alten vorteilhaften Postverkehr gelähmt hat, so hat doch der kleine Kanton auch zur Gotthardbahn eine Million Franken beige-steuert, 64 Franken auf den Kopf seiner damaligen Bevölkerung (die jetzt gegen 20000 beträgt), weitschauend wie seit Jahrhunderten. Denn seit 1882 ist das schöne Land in allen seinen Teilen für Reisende aller Nationen sehr viel zugänglicher geworden als früher, und die Naturprodukte, vor allem der unvergleichliche Granit des Bristenstocks, der bei Wassen und Gurtnellen gebrochen wird, gehn jetzt in weite, früher ganz unerreichbare Fernen: für einen Hafensbau in Südafrika ist jetzt bearbeiteter Granit im Wert von sechs Millionen Franken bestellt, worauf die Urner nicht wenig stolz sind; sie sagen wohl im Scherz, Uri sei jetzt ein „steinreiches“ Land. Mehr und mehr werden auch die reichen Wasserkräfte zu elektrischen Fabrikanlagen benutzt.

Für Urseren hat der alte nord-südliche Post- und Frachtverkehr über den Gotthard aufgehört, und der Pferdebestand des „Mayerhofs“ in Hospenthal umfaßt jetzt nur noch sechzehn Stück, und auch nur während des Sommers. Dagegen dauert der ostwestliche Postenlauf von Göschenen nach der Furka, von Andermatt über die Oberalp fort, und er ist im Sommer überaus reger. Zweimal an jedem Tage in jeder Richtung traben schellenklingelnd die schönen bequemen Postwagen daher, der Hauptwagen mit fünf kräftigen Pferden bespannt, zwei an der Deichsel, drei voran, meist mit mehreren Beiwagen zu

zwei, drei, vier Pferden, alle hochbepackt und besetzt mit Reisenden, die erwartungsvoll dem Neuen entgegenfahren. Dazwischen folgen zahlreiche Privatgeschirre, auch sie oft vier- oder fünfspännig, nicht nur aus den nähern Ortschaften und Hotels, Göschenen, Andermatt, Furka, Rhonegletscher, sondern oft aus weiterer Ferne, Flüelen, Disentis, Brig, Interlaken, ja aus Italien bis von Mailand her. Italienische Familien sind die einzigen, die in der Schweiz zuweilen noch mit eigenem Wagen reisen, sie kommen gern über den Gotthard, überschreiten die Furka und fahren von Brig über den Simplon wieder zurück, eine herrliche Tour, deren Großartigkeit schwerlich übertroffen werden kann. Es ist ein Wagenfernverkehr, wie er außerhalb der Alpen kaum noch angetroffen wird; im einsamen Rhonegletscherhotel langen zweimal am Tage die Posten aus drei Richtungen an, von der Furka, vom Wallis, von der Grimsel. Dazu wandern rüstige Fußgänger daher, viele Damen darunter. Aber nicht nur fröhliches Reiseleben herrscht während der Sommermonate in Uferen, das Thal ist jetzt auch als Sommerfrische in Aufnahme gekommen und wird dem Engadin gleichgestellt. Mit Deutschen und Schweizern sammeln sich in Andermatt und Hospenthal Fremde aus allen Teilen Europas, namentlich natürlich Engländer und Amerikaner, aber auch Italiener kommen seit der Eröffnung der Gotthardbahn herauf.

Je wichtiger der Gotthard im ganzen als Zentralpaß der Alpen seit 1882 geworden ist, desto mehr hat sich auch seine strategische Bedeutung gesteigert, er ist das Herz der schweizerischen Verteidigung geworden, wie das Herz des schweizerischen Verkehrs, und die Zentralstellung, der Hauptwaffenplatz ist wieder das Urserenthal. Hier liegt auf der Höhe des Bäsberges ein starkes Fort, das die Straßengänge völlig beherrscht; vom Thale aus kann man es kaum von den grauen Granitfelsen unterscheiden, dagegen kann man von dem höhern Teile der Oberalpstraße hineinschauen. Bei Andermatt stehn Kasernen und Artillerieschuppen, und zuweilen kann man den dumpfen Knall schwerer Festungsgeschütze oder das scharfe Knattern des Infanteriefeuers in dem stillen Hochthale hören. Blockhäuser sperren die Paßhöhe der Oberalpstraße, ein Fort hoch über dem Rhonegletscher die Furka, die Grimsel und die Straße nach dem Wallis, ein Blockhaus beherrscht das Hochplateau des Gotthardhospizes, große Werke decken den Zugang von Airolo. So entsteht eine Art von verschanztem Lager im Umfang von sechzig Kilometern. Milizien mit der kurzen, in der schweizerischen Armee üblichen Dienstzeit können diese Werke, deren Verteidigung genaue Terrainkenntnis voraussetzt, natürlich nicht anvertraut werden; sie sind mit angeworbenen Freiwilligen, die einen täglichen Sold von vier Franken erhalten (das Fort auf dem Bäsberge z. B. im Frieden mit 100 Mann), also mit einer stehenden Truppe besetzt, und die Offiziere sind Berufsoffiziere. In ihrer der italienischen ähnlichen dunkelblauen Uniform nehmen sich die Leute ganz stattlich aus, namentlich zeigen Offiziere und Unteroffiziere stramm-militärische Haltung; sie werden im Kriege jedenfalls ihre Schuldigkeit thun, wie ohne Zweifel die ganze eidgenössische Armee, die man gewiß nicht unterschätzen darf. So wird der nächste Zweck der Gotthardbefestigungen, fremde Truppen vor der Versuchung zu bewahren, die Neutralität der Schweiz zu brechen, jedenfalls erreicht werden, denn sie schließen hermetisch diesen wichtigsten aller Alpenpässe; auch der große Tunnel kann durch Sprengminen sofort ungangbar gemacht werden. Ob sie freilich imstande wären, wie die Schweizer gern annehmen, dem eignen Heer im Fall einer feindlichen Invasion als Sammelplatz und Stütze zu dienen, sodaß es von hier aus wieder die Offensive ergreifen könnte, das ist wohl zweifelhaft, denn für ein wirklich von überlegenen Kräften in diesen Hochregionen eingeschlossenes Heer, das nicht wenigstens eine Straße nach mildern, leistungsfähigern Gegenden offen hätte, dürfte die Verpflegungsmöglichkeit sehr bald aufhören. Aber dieser äußerste Fall setzt

einen Angriff von allen vier Seiten zugleich voraus, und einen solchen hat die Schweiz doch schwerlich zu befürchten.

Ihre strategische Bedeutung hat also die Gotthardstraße in ihrer ganzen Ausdehnung bewahrt, ihre Verkehrsbedeutung nur für den Reisebetrieb, und auch für diesen nur bis Hospenthal; die Strecke von dort aus über den eigentlichen Paß nach Airolo und weiter ist heute verödet, wird aber als Heerstraße noch gut unterhalten. Den Punkt, wo sie von der Furkastraße abzweigt, bezeichnet die alte Sust, ein massives Gebäude mit Eckturm und kleinen vergitterten Fenstern unter breitem Ziegeldach, das den Stierkopf von Uri über dem Thore trägt und jetzt zum Zeughaus eingerichtet ist. Von hier aus ersteigt die Straße in langen Kehren den Grashang des linken Ufers der Gotthardreuf, hoch über dem schäumenden Flusse, der hier in enger Schlucht nach dem Urferenthale durchbricht. Auf derselben Seite lief der alte, jetzt wenig mehr kenntliche Saumpfad, der Weg Goethes und Suworows. Nach einer starken Viertelstunde langsamen Aufstiegs rücken die Thalwände ganz eng zusammen; hier, am „Stäubenegg,“ stürzt die Reuf in zwei schönen Wasserfällen herab. Eine scharfe Biegung, und der zweite Teil der Paßstraße, der Gamsboden, beginnt, ein langgestrecktes, breites, ödes, baumloses Thal, von steilen, felsigen Hängen eingefast, die rechts vom Winterhorn (Bizzo Orfino), links vom Gamsstock herunterkommen, von Wildwassern zerrissen, von Geröll bedeckt, hier und da mit Gras und Moos bestanden, zwischen denen die Gletscherbäche weißschäumend herniederstickern; auf der linken Seite stürzt durch ein Seitenthal vom Guspisgletscher am Bizzo Centrale, der in der Lücke sichtbar wird, ein prächtiger Wasserfall herab, offenbar derselbe, den Goethe 1775 und 1797 besonders hervorhebt. Durch die breite, grasbewachsene, steinübersäte Thalsole, alten Gletscherboden, fließt die Reuf als ein schmaler, oft geteilter Bach. Dort zieht auch dicht am Wasser und deshalb oft zerrissen der schmale Saumweg dahin als ein etwas aufgemauerter, gepflasterter, mit Gras überwachsener Pfad, offenbar den Steinschlägen und Lawinen viel mehr ausgesetzt als die moderne Straße, die wesentlich höher an der westlichen Thalwand hinläuft. Nur das Läuten dort unten weidender Rinder unterbricht die tiefe Stille dieses vereinsamten Wegs, wie zu Goethes Zeit „der Saumrosse Klingeln“; aber die Ode der ernstesten, düstern Landschaft wirkte fast mehr auf ihn als auf uns moderne Menschen; der Gamsboden, oder wie er es 1775 fälschlich nennt, „das steinichte Lwinerthal,“ kam ihm öde vor, wie das „Thal des Todes,“ und er sah es erschreckt „mit Gebeinen besäet.“ In der That waren diese sogenannten „Felder“ damals gefürchtet wegen der Lawinengefahr. Der Eindruck wird gesteigert durch die Abgeschlossenheit des Thals; nur geradeaus in der Ferne ragen die blauen Zacken und die weißen Schneefelder der Fibbia, einer der höchsten Erhebungen des Gotthardstocks, in den Himmel auf, auch bei ganz klarem Wetter von leichten Wölkchen umflattert, die sich namentlich unter den heißen Strahlen der Mittagssonne von den Eis- und Schneeflächen lösen; Goethe aber hatte, als er zum erstenmal hier durchzog, „Sturmwind und Wolken.“

Bei einem alten Schirmhaus (Cantoniera), das jetzt als Zeughaus dient und seit kurzem ein bescheidenes Wirtshaus neben sich hat, biegt die Straße um eine Felsencke und steigt in einer großen Schleife höher an dem westlichen Abhange hinauf. Hier verengert sich der Gamsboden zum „Mätteli“ (1791 Meter), und auch hier ist der Saumweg unten an der Reuf meist vollkommen kenntlich. Je höher hinauf, desto schöner entfalten sich die Rückblicke nach Norden; vom Grau zu dunkeln Blau und zartem Violett wechseln die Tinten der wie Kullissen vorspringenden und aufstrebenden Bergrücken, aber die Luft wird immer frischer, und dicht an der Straße beginnen sich Schneeflecken zu zeigen. Sichtbar nähert sie sich der Paßhöhe. Wieder rücken die Thalwände eng zu-

sammen, durch eine Schlucht stürzt die Reuß im Wasserfall zum Mätteli herab, dicht daneben drängte sich der alte Saumpfad durch die Lücke; die höher gelegte Straße erreicht durch ein niedriges Felsenthor den Anfang des Gotthardplateaus. Ein paar hundert Schritte weiter stehn links an der Straße die Grenzsteine von Uri und Tessin, deutschen und italienischen Bodens, wie denn der Tessiner Stein, um die Sprachscheide sofort klar zu machen, die italienische Aufschrift trägt: Dal confine di Uri ad Airolo 3½ ore. Auch die Landschaft erscheint verwandelt, aber keineswegs nach dem Südlichen hin, im Gegenteil, sie wird noch rauher, schroffer, öder. Schwarze Moore, sumpfige Matten, durch die sich die junge Reuß als klarer, schmaler Bach schlängelt, Schneefelder, zahllose Felsblöcke und breite Felsplatten mit Gletscherchliffen bezeichnen die Wasserscheide zwischen Nordsee und Mittelmeer, ringsum erheben sich starre, schroffe, schwarzgraue Wände, rechts die Zacken der Gibbia, von Schneefeldern durchfurcht, etwas weiter zurück der Kamm des Pizzo Lucendo, von dessen Fuß eine Ecke des kleinen Lucendrosees, des Quellses der Reuß, herüberblinkt, links die kahle Geröllhalde des Monte Prosa (Sasso di San Gottardo). Wie anschaulich ist doch Goethes Vergleich: „Der Gipfel ist ein kahler Scheitel, mit einer Krone umgeben,“ und wie sicher zeichnet er das landschaftliche Bild, wenn er die Berge schildert „mit weißen Furchen und schwarzen Rücken.“ Langsam übersteigt die Straße auf Felsplatten die Paßhöhe (2114 Meter), dann senkt sie sich leicht nach der Hochfläche hinab, die das alte Hospiz umgiebt, und geht endlich auf einem Steindamme zwischen zwei kleinen, klaren Seen hindurch.

Da liegt sie vor uns, etwa 2½ Stunden von Hospenthal, die ehrwürdige Stätte, die fast 600 Jahre lang alljährlich Tausenden Aufnahme und Hilfe gewährt hat. Zur Linken nach dem Monte Prosa zu, neben einem niedrigen Blockhause aus Granitquadern erhebt sich das alte Hospiz, ein mehrstöckiger Holzbau über einem Steinparterre mit kleinen Fenstern, daneben das achteckige Stallgebäude; rechts nach der Gibbia hin steht das frühere Post- und Herberghaus, ein starker, fast quadratförmiger Steinbau mit einer von Granitsäulen getragenen offenen Vorhalle; unten enthält es weite, gewölbte Ställe, im Obergeschloß die Wohnräume für Reisende. Die Mitte der Häusergruppe nimmt das moderne Hotel Monte Prosa mit seinen Nebengebäuden ein. Es gehört der Familie Müller-Lombardi, die auch Hotels in Flüelen, Andermatt und Airolo hält, also die ganze Gotthardstraße ebenso mit ihren Niederlassungen besetzt hat, wie im Mittelalter die Kirche bei Alpenstraßen zu thun pflegte, ähnlich wie die Familie Seiler im Wallis, die das große Hotel am Rhonegletscher, drei oder vier Hotels in Zermatt und alle Gasthöfe an der Linie nach dem Gornergrat besitzt.

Von der nach Süden liegenden Terrasse des Gasthofs aus sieht man die Straße nach der Val Tremola hinunterziehen, darüber erhebt sich in der Ferne die blaue, zackige Bergkette, die das Tessinthal begleitet. Heute weht die Luft hier so frisch und klar, und die Sommer Sonne scheint so warm wie immer, aber es ist jetzt still und einsam da oben. Kein Postwagen und kein Warenzug geht mehr über den Berg; nur vereinzelte Wanderer oder Geschirre kommen herauf. Als Goethe es sah, da war das Kapuzinerhospiz nicht nur eine vielbesuchte Herberge, sondern eine wichtige Handelsstation, deren Patres — immer Italiener — die großen Warentransporte leiteten, mit den ersten Handelshäusern in Mailand und Luzern in Verbindung standen, oft selbst in Mailand, zuweilen auch in Luzern persönlich verweilten und junge Leute für diesen Verkehr schulten. Damals wurde der Paß den ganzen Winter möglichst offen gehalten, heute wird der Gasthof Ende Oktober verlassen, die Leute ziehn nach Airolo hinunter, wohin auch die Brief- und die Telephonverbindung geht, und nur ein paar Soldaten bleiben einsam in dem Blockhause zurück, oft lange

Zeit von aller Welt abgeschnitten. In dem alten Hospiz hat Goethe dreimal verweilt, einmal im Frühsommer, zweimal bei Schnee und Kälte; hier haben die Kapuziner am 24. September 1799 Suworow mit Kartoffeln in der Schale und Salz bewirtet, denn weiter hatten sie nichts mehr. An den russischen Feldherrn erinnert eine Gedenktafel, an den deutschen Dichterkürsten nichts. Und doch wäre wohl auch sein Andenken wert, geehrt zu werden. Gerade hier hat er zweimal, 1775 und 1779, an der Grenze Italiens gestanden, ohne den Anreiz zu empfinden, den lockenden Pfad hinabzusteigen und er hat diesen Weg auch später nicht beschritten. Aber das Bild der wilden Gotthardstraße tauchte wieder vor ihm auf, als ihn wenig Jahre danach die Sehnsucht nach dem „Land, wo die Zitronen blühen,“ übermächtig ergriff und er der Wignon das wunderbare Lied in den Mund legte (1784). Denn die letzte Strophe malt die Gotthardstraße, den einzigen Übergang nach Italien, den Goethe damals gesehen hatte:

Kennst du den Berg und seinen Wolkensteg?
Das Maultier sucht im Nebel seinen Weg;
In Höhlen wohnt der Drachen alte Brut;
Es stürzt der Fels und über ihn die Flut.

Die Drachenhöhle ist eine Phantasie, die ihm schon 1775 gekommen ist: das Thal nach dem Gotthard hinauf „mag das Drachenthal genannt werden,“ schreibt er am 22. Juni in sein Tagebuch.

Der „Fußpfad,“ der Goethe nicht nach Italien verlockte, und den der Kapuzinerpater Lorenz am 13. November 1779, als er verschneit und „sehr glatt“ war, „gegen den Wind“ halb erfroren von Ariolo heraufkam, führt noch jetzt ins Tremolathal, aber der größere Verkehr ist seit 1830 auf die Fahrstraße übergegangen. In zahllosen, kurzen Windungen steigt sie auf hochaufgemauerten Dämmen zunächst am linken Ufer hinab; von unten gesehen nehmen sie sich aus wie die übereinandergetürmten Bastionen einer Festung. Aber obwohl man jetzt diesen glatten und bequemen Weg unter den Füßen hat, so empfindet man doch noch etwas von dem Schreckhaften, das diesem Thale den Namen Val Tremola gab, „das Thal des Zitterns.“ Es ist bei weitem nicht so großartig wie die Schöllenschlucht auf der Nordseite, doch viel steiler, enger und düstrier, denn es liegt den größten Teil des Tages im Schatten auch während des Sommers. Schroff fallen die Wände ab, namentlich die der Gibbia; sie lassen dem Ticino nur einen schmalen Spalt, den er in einer Reihenfolge von Fällen durchtoßt. Im Winter füllen Schneemassen die Schlucht; beginnt er zu schmelzen, dann wühlt sich der Ticino, soweit er ihn nicht wegspülen kann, unter ihm durch sein Bett, und auf längere Strecken bildet der Schnee dann Wölbungen von mehreren Metern Stärke, auch im Hochsommer. Im Frühjahr ist hier die Lawinengefahr viel größer als auf andern Teilen der Gotthardstraße, denn in die Val Tremola hinunter gehn dreißig Lawinenzüge. Und hier hindurch hat sich auf schmalen, steilem, schwindelndem Fußpfad sechs Jahrhunderte lang der ganze Verkehr bewegt, zwischen diesen Wänden sind 1799 die Russen unter strömendem Regen sechtend emporgestiegen, hier war es, wo sich Suworow, als seine Grenadiere in dieser ihnen unheimlichen Landschaft nicht mehr vorwärts wollten, ein Grab schaufeln ließ und sie dadurch zur äußersten Anstrengung spornte. Jetzt herrscht auch hier tiefe, schweigende, fast beklemmende Einsamkeit. Man ist froh, wenn von den steilen Grashalden zur Seite die Glocke einer weidenden Kuh hörbar wird, oder wenn ein Hirtenbube, der natürlich schon italienisch spricht, Gotthardskristalle zum Kauf anbietet, die er hoch oben an der Gibbia gefunden hat, und man erschrickt förmlich, wenn vom Schießstande oben beim Hospiz Schüsse knallen, die das Echo in der vielgewundenen Schlucht in krachende Salven verwandelt.

Zweimal überschreitet die Straße den Ticino, dann werden die Wände etwas niedriger, das Thal weiter, und plötzlich öffnet sich bei einer Cantoniera (1696 Meter) der Ausblick in das Livinenthal, die Valle Leventina. Der Übergang ist viel überraschender, der Gegensatz der Landschaft viel schroffer, als beim Austritt aus den Schöllenen in den Felsenkessel von Göschenen. Denn fünfhundert Meter tiefer unten öffnet sich ein weites Thal zwischen hohen grünen, unten schon bewaldeten Bergen; langhin zieht sich der glänzende Streifen des Ticinos, freundliche weiße Ortschaften und Ackerfluren treten hervor, und in tiefem Blau verdämmern die Fernen, während rechts die Schneegipfel des Bedrettothals aufsteigen, aus dem ein Seitenarm des Ticinos hervorstürzt. Man begreift hier, warum die tapfern Urner, wenn sie aus der finstern Tremolaschlucht herausstraten und dieses freundlich-ernste Bild vor sich sahen, das Livinenthal erobern wollten.

Nach Airolo, das anfangs noch nicht sichtbar wird, geht links ein stark abfälliger Fußweg; die Straße steigt in weitausholenden Windungen, die bis in die Mündung des Bedrettothals hineinführen, bald durch Nadelwald hinunter. Tief unten liegt am Anfang das starke Fort Motto Bartola mit zwei kleineren Werken, das ganze Thal und seine Zugänge beherrschend; dann führt die Straße dicht an ihnen vorüber und geht zuletzt über den Eingang des großen Tunnels hinweg durch die Schuttmassen des furchtbaren Bergsturzes von 1898, der, vom steilen Saffo rosso (links) herabkommend, einen guten Teil von Airolo zerstörte. Seitdem suchen starke Quermauern und Ablaufkanäle für die Wildwasser ähnlichen Katastrophen vorzubeugen. Kaum drei Stunden von dem öden Felsplateau des Gotthard entfernt, aber fast tausend Meter tiefer (1179 Meter), bietet Airolo durchaus das Bild einer italienischen Ortschaft, und zwar einer Stadt mit der geschlossenen Reihe meist stattlicher, bunt getünchter Häuser mit grünen Fensterläden, dem schlanken Campanile der Kirche, den breiten Fahrbahnen der gepflasterten Gasse, den Aufschriften der Straßen und der Geschäfte, und große Hotels mit Gärten bezeichnen es als eine von Italienern viel besuchte Sommerfrische.

Mit Airolo erreicht die eigentliche Paßstraße ihr Ende, wie drüben bei Göschenen. Aber noch manche schwierige Enge hat sie auch noch weiter unten zu überwinden. Bei Stalvedro, das schon der Name als eine alte Paßstelle des Saumpfades bezeichnet, beginnt ein langer Engpaß; weiter abwärts, wo der Ticino die zweite Thalstufe erreicht, schiebt sich von rechts der Platifer (Monte Piottino) vor und zwingt den Bergstrom, durch eine enge Schlucht in brausenden Wasserfällen hinabzustürzen. Hier stieg der alte Saumpfad ursprünglich mühsam, „ein harter und böser Weg,“ über den Felsrücken; erst nach langen, 1515 abgeschlossenen Verhandlungen wurde er durch die Schlucht selbst mit mehrmaligem Uferwechsel hindurchgeführt, dafür aber an ihrem nördlichen Eingang ein Zollturm errichtet, der dem Ort den Namen Dazio grande gab (949 Meter). Die Eisenbahn überwindet den Abstieg in zwei mächtigen, kreisrunden Kehrtunneln. Auf dieser zweiten Thalstufe in einer Höhe von etwa 750 Metern und weniger zeigt sich zuerst um Faïdo, den Hauptort des Livinenthals, die südliche Pflanzenwelt in Nußbäumen und Edelkastanien; zwischen himmelhohen Felswänden streckt sich die breite, zum Teil versumpfte Thalsohle, die der Ticino in breitem Geröllbett durchfließt, Felder und Straßen sind mit Granitplatten statt mit Holzzäunen eingefast, die Häuser aus Stein erbaut, die flachen Dächer mit Holzziegeln gedeckt; hier ist schon Italien und italienische Kultur auf Schweizerboden.

Zur Erbauung der Gotthardbahn haben sich die Schweiz, Italien und Deutschland die Hände gereicht, die Schweiz aber ist ihrem alten Charakter als Paßstaat treu geblieben und bildet ihn immer mehr aus. Sie ist jetzt dabei, die großen Bahnlinien für den Bund zu erwerben, und 1904, in dem-

selben Jahre, daß die Eröffnung des Simplontunnels und damit eines neuen großen nord-südlichen Verbindungswegs bringen soll, wird auch die Gotthardbahn in den Besitz der Eidgenossenschaft übergehn. Ein kleiner Staat, der sich den großen modernen Aufgaben derart gewachsen zeigt, hat gewiß noch eine Zukunft vor sich.



Am Fuße des Hradschins

Von Georg Stellanus

(Fortsetzung)



rag, das hunderttürmige goldne Praha war gerade in dieser Zeit des Spätherbstes, wo alles, was sich durch Reichtum, Rang, politische und gesellige Stellung auszeichnete, von Reisen zurückkehrte, die Land- sitze und Jagdgründe verließ und in der Landeshauptstadt zusammenströmte, wunderbar schön.

Wenn das Auge von der Bastei des Hradschins nach rechts und nach links hin dem Laufe des Stromes folgt, der uns Deutschen als Moldau bekannt ist, von keinem echten Tschechen aber je anders als Vltava genannt wird, begegnet ihm überall in der bald klaren, bald Nähe und Ferne in helle, durchsichtige Nebelschleier hüllenden Herbstluft ein entzückendes landschaftliches Panorama, das durch die pittoresken und geschichtlich bedeutenden Bauten des Vordergrunds Geist und Phantasie lebhafter anregt, als dies modernere Städtebilder zu thun imstande sind.

Dem Beschauer zur Rechten ragen die alten Gemäuer und weitläufigen Paläste des Hradschins empor, zu seinen Füßen liegt an einem weiten Kranze von Höfen und Gärten das alte, in seiner ursprünglichen Gestalt noch ziemlich unveränderte Waldsteinsche Palais, den Hügel hinauf auf ihn zu zieht sich der von einem altväterischen Sommerhause gekrönte Fürstenbergische Garten, während sich zur Linken an den Hügeln hin und auf deren vordern Sattel die mit Bäumen und Sträuchern schön bewachsenen Kronprinz Rudolf-Anlagen erstrecken, als deren rechter, dem Hradschin zunächst liegender Flügelstützpunkt eine gegen das Moldautal steil abfallende Bastion hervorragt. Von ihr aus ertönt täglich, wenn nicht die Nebel so dicht sind, daß sie das optische Signal der auf dem jenseitigen Ufer liegenden Sternwarte verhindern, der den Meridies verkündende Kanonenschlag, dessen vielfältiges Echo von den die Stadt in weitem Kreise umgebenden Hügeln zurückhallt. Zu Füßen dieser Signalbastion, auf der während der Anwesenheit des allerhöchsten Kriegsherrn oder eines Mitglieds des Erzhauses der schwarze Doppeladler im gelben, buntumzackten Felde weht, stehn auf beiden Seiten des Stroms stattliche, miteinander durch einen Kettensteg, Jolezná lávka, verbundene moderne Gebäude, unter denen sich das Rudolfinum und die langgestreckte Fassade des Gräfllich Strakaschen Pädagogiums besonders auszeichnen.

Das alte Prag dagegen mit seinen prachtvollen, zitadellenartigen Thoren, mit seinen Türmen und Kuppeln, vor allem aber seiner durch reiche Statuengruppen belebten, überaus malerisch wirkenden Karlsbrücke liegt mehr zur Rechten in der Tiefe, von der aus dessen Kleinseite, Malá Strána, in einem bunten Durcheinander von verräuchertem Mauerwerk, altertümlichen Dächern und Schornsteinen, vielgestaltigen Giebeln und Erkern, bald auf höherer, bald auf niederer Sohle stehenden Höfen, Terrassen und Gärtchen zum Hradschin hinaufklettert. Zwischen den bergauf strebenden Häusermünd den in buntem herbstlichem Laube prangenden Gärten schlängeln sich in allerhand Windungen, außer steil ansteigenden Pfaden und Gassen, auch einige schier endlos scheinende Treppenschuchten, die bisweilen tunnelartig durch ganze