



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Sautter, Guido: Eine verlassene Handelsstraße und ihre
Zukunftsaussichten

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



Eine verlassene Handelsstraße und ihre Zukunftsaussichten

Von Guido Sautter in Charlottenburg



er heute vom Stiffter Joch herabkommend das stille Städtchen Bormio mit seinen engen finstern Gassen, seinen verwitterten und verwahrlosten Häusern betritt, der ahnt wahrlich nicht, daß er sich an einer Stätte befindet, wo einstmals der Welthandel vorüberflutete. Im Mittelalter, als Venedig den Levantehandel beherrschte, und Augsburg als dessen Vermittlerin für Deutschland in höchster Blüte stand, war Bormio ein wichtiger Knotenpunkt dieses Handelsverkehrs. Die Karawanen der Saumrosse — an Fahrwege über die Alpen war ja damals bekanntlich nicht zu denken —, die die Waren aus dem Venezianischen und der Lombardei nach Deutschland beförderten, zogen teils vom Meeressee durch das breite Val Camonica, teils aus Südtirol über den Tonalepaß nach dem kleinen Orte Ponte di Legno und gelangten von hier über den öden Gaviapass, den der Volksmund mit dem düstern Namen Testa di morto (Totenkopf) belegt hat, nach dem lieblichen Baderörtlchen Santa Caterina am Fuße der schimmernden Schneepyramide des Monte Tresero und durch das schöne Tal des rauschenden Frodolfo nach Bormio. Von hier aus führte ein noch heute erhaltener, steiler, in seinem obern Teile durch eingefügte Baumstämme treppenartig angelegter Saumweg — daher der Name Scale (Treppen) — nach der tiefen Einsattelung des Scalepasses, der nördlich von den großartigen Steilwänden der Cime di Plator, südlich von dem Monte delle Scale überragt wird. Der Scalepaß ist von zwei alten Türmen flankiert, von denen der eine noch völlig erhalten ist, während man von dem andern einen Teil ausgebrochen hat — ein italienischer Schriftsteller nennt es barbaramente —, um eine in der Nähe stehende kleine Kapelle damit zu erbauen. Die beiden Wachtürme sollen nach der Volksfage aus der Römerzeit stammen, in Wirklichkeit hat man nach der ganzen Bauart ihre Entstehung in das Mittelalter zu versetzen. Sie dienen dazu, den Paßweg zu schließen und zu verteidigen, wozu auch die in den Saumweg eingezognen Baumstämme so angeordnet waren, daß sie leicht herausgenommen werden konnten, wodurch alsdann der Aufstieg gegen die Paßhöhe erschwert war. Die beiden trotzigen Türme machen auf den auf dem alten Saumwege zum Passe emporklimmenden Wandrer einen großartigen Eindruck. Hat man die Lücke zwischen den Türmen erreicht, so genießt man einen unvergleichlichen Ausblick auf die Ebene von Bormio, die Alpentäler Val di Dentro und Val Viola und die sie einrahmenden herrlichen Bergketten. Von hier oben senkt sich der alte Handelsweg an dem schönen Scalesee vorüber sanft nach dem hochgelegnen Val di Fraele hinab und erreicht das winzige, aus einem ärmlichen Wirtshause und wenigen Alpküthen sowie einem alten Kirchlein be-

stehende Dörfchen San Giacomo di Fraele, das — heute völlig einsam und verlassen daliegend — einst als Station jenes internationalen Handelswegs blühende Zeiten gesehen hat. Die kleine Kirche wird urkundlich schon im Jahre 1287 erwähnt: ein Beweis für das hohe Alter dieser Ansiedlung. Wir befinden uns hier an einer auch kriegsgeschichtlich berühmten Stätte. Auf dem sich vor dem Dörfchen ausdehnenden weiten Wiesengrunde tobte am 31. Oktober 1635 eine blutige Schlacht, in der Herzog Heinrich Rohan, der Führer eines französischen Heeres, im Verein mit einem Bündner Heerhaufen unter dem im Dienst der Republik Venedig erprobten wilden Parteigänger Fürg Zenatsch ein von General Fermamont befehligtes kaiserliches Heer nach tapfrer Gegenwehr, namentlich der Reiterei, aufs Haupt schlug. Rohansche Kriegskunst hatte nach einem wohlvorbereiteten Plan die Kaiserlichen von allen Seiten umstellt. Wäre der französische Unterführer du Landé, der dem Feinde durch Val Bruna von Osten her bei San Giacomo den Rückzug abschneiden sollte, rechtzeitig zur Stelle gewesen, so hätte dem kaiserlichen Heere völlige Vernichtung und Gefangenschaft gedroht. So aber konnten sich die Kaiserlichen durch das Val Mora in das Münstertal retten. Zweitausend Tote ließen sie auf dem Schlachtfelde zurück. Die Leichen blieben — so berichtet der Geschichtschreiber Alberti — unbeerdigt liegen, bis der in dem hohen Gebirgstal bald eintretende Schnee sie mitleidig bedeckte. Wenn jetzt im Frühjahr der Schnee im Val Fraele schmilzt und sich die Wildbäche über den Wiesengrund ergießen, den die Bewohner noch heute „Campo della battaglia“ nennen, werden mitunter Gebeine bloßgelegt, die Zeugnis geben von der grausigen Blutarbeit, die vor Jahrhunderten hier getan worden ist. In den einsamen, völlig unbewohnten Tälern, durch die die Trümmer des kaiserlichen Heeres flüchteten, wurden bis in die Neuzeit verrostete Waffen gefunden, die von dem Rückzuge herrühren.

Unweit von San Giacomo nach Osten hin durchschneidet der alte Handelsweg eine nackte steinige Hochebene, auf die die Gebirgswasser im Frühjahr so ungeheure Schutt- und Geröllmassen herabwälzen, daß der Graswuchs erstickt wird. Sie bildet eine Wasserscheide zwischen dem Schwarzen Meer und der Adria, indem die Wasser ostwärts nach dem Inn und zur Donau abfließen, während sich der nach Westen strömende Bach in die Adda und durch diese in den Po ergießt. Von dieser Hochebene ab bogen die Warenzüge in das schon zur Schweiz gehörende, feierlich-ernste Val Mora ein, um durch dieses und das anschließende Val Bau nach dem Dorfe Santa Maria im Münstertale hinabzugelangen, von wo sie über Münster, Mats, Finstermünz, Landeck und den Fernpaß ihre natürliche Fortsetzung nach Augsburg und den andern süddeutschen Handelsemporien fanden. Wer heute in jenen verlassenen Tälern umherstreift, die ohne Zweifel zu den einsamsten des ganzen Alpengebiets gehören, der möchte es, wenn es nicht urkundlich verbürgt wäre, kaum glauben, daß hier einst reges Leben herrschte, die Rufe der Warenführer schallten, und die mit kostbaren Erzeugnissen des Südens beladenen Saumrosse sich ihren mühsamen Weg suchten. Und staunen muß fürwahr ein jeder, der diesen teilweise noch heute vortrefflich erhaltenen Saumweg wandert, mit welchem Scharfblick unsre Altvordern hier einen durchaus ungefährlichen, wenig steigenden und fallenden, mitunter sogar fast ebenen Pfad mitten durch das ödste Hochgebirge herauszufinden gewußt haben!

Man wird dies sofort inne, wenn man die Höhenunterschiede ins Auge faßt: Bormio 1225 Meter, Höhe des Scalapasses 1986 Meter. Von dort

fällt der Weg bis San Giacomo auf 1953 Meter, steigt sodann bis in die Gegend der Alp Mora im gleichnamigen Tal auf 2087 Meter und erreicht in der sanften Anhöhe des sogenannten „Döhradond“ mit 2240 Metern seinen höchsten Punkt. Von hier senkt er sich über Alp Clastra 1951 Meter, Alp Bau 1732 Meter in das Münstertal hinab, dessen Talsohle er bei Santa Maria in 1388 Meter Höhe erreicht. Es handelt sich also in der Richtung von Italien her um die Steigung von 761 Metern von Bormio bis zum Scheitel des Scalepaffes, während von dort aus bis zur Talsohle bei Santa Maria, auf eine Strecke von etwa zehn Wegestunden, nur ein Höhenunterschied von 600 Metern besteht, der teils auf nahezu ebenem, teils auf sehr unbedeutend steigendem und fallendem Wege zu überwinden ist. Man vergleiche damit den Höhenunterschied zwischen Bormio — 1225 Meter — und dem Stilfser Joch — 2755 Meter —, der 1530 Meter, mithin mehr als das Doppelte beträgt! Angesichts dieser Tatsache wirft sich unwillkürlich die Frage auf: Weshalb hat Österreich seinerzeit $1\frac{1}{2}$ Millionen Gulden auf den Bau der Stilfserjochstraße, eines für die damalige Zeit unendlich kühnen und schwierigen Werks, verwandt, anstatt den vorhandnen alten Saumweg, der das Stilfser Joch umgeht, zu einer Kunststraße auszubauen, was mit weit geringrer Mühe und Kosten verknüpft gewesen wäre? Die Antwort kann nur lauten: Weil der Saumweg das schweizerische Gebiet durchschneidet. Der Kaiserstaat brauchte aber zunächst eine Militärstraße, um Truppen aus Tirol und den rückliegenden Kronländern nach seinem unruhigen lombardisch-venezianischen Königreiche werfen zu können, und da eine solche fremdes — nicht österreichisches — Gebiet nicht berühren durfte, so blieb nichts andres übrig, als den großen Meister des Straßenbaues, Carlo Donegani, der gerade dabei war, die Wunderwerke des Splügener Passes zu schaffen, herbeizurufen, damit er die Pläne für eine Straße über das ungeheure Massiv des Stilfser Jochs entwerfe. So entstand die höchste und dabei eine der kühnsten Fahrstraßen Europas. Der alte Saumweg, über den einst der Welthandel gegangen war, blieb in seiner Vergessenheit liegen. Wird das auch in Zukunft so bleiben?

Seitdem die Lokomotive der Vintschgaubahn auf der Tiroler Seite des Stilfser Jochs in Mals pfeift und Aussicht besteht, daß die zurzeit in Tirano endigende italienische Bahn durch das Obervekklin in absehbarer Zeit bis Bormio durchgeführt wird, liegt der Gedanke nicht mehr fern, Österreich und Italien an dieser Stelle durch einen Schienenweg zu verbinden. Aber wie die Lücke Bormio—Mals ausfüllen? An eine Stilfserjochbahn mit ihrem ungeheuern Tunnel, den sie fordern, und den gewaltigen Kosten, die ihre Erbauung verursachen würde, denkt im Ernste wohl niemand. Am wenigsten in Italien, das für öffentliche Arbeiten so wenig Geld übrig hat, daß es bis jetzt noch nicht einmal allen seinen Gebirgsdörfern die Wohltat eines Fahrwegs hat zuteil werden lassen, und dessen außerdem so gewaltige Aufgaben zur Vermehrung und Verbesserung der Schienenwege im Innern des Landes harren, daß es an internationale Riesenbauten nicht denken kann. Das Loch eines Stilfserjochtunnels würde ein zu großes Loch in die italienischen Staatsfinanzen reißen.

Vielleicht ist jetzt der Zeitpunkt nahegerückt, das Augenmerk auf die Pfadspur zu richten, die die klugen Kaufleute des Mittelalters entdeckt haben, um die Völkerscheide des Stilfser Jochs zu umgehen. Die Eisenstraßen des neunzehnten Jahrhunderts sind ja meist den alten Post- und Handels-

straßen gefolgt, warum nicht auch in diesem Falle? Ein Schienenweg von Mals über Taufers, Münster, Santa Maria böte bei den oben geschilderten Höhenverhältnissen bis nach San Giacomo hin kaum beachtenswerte Schwierigkeiten. Erst in der Durchbohrung des Bergrückens würden solche erwachsen, über den der Scalepaß nach Bormio hinüberführt. Doch was bedeutet für die heutige Technik die Erbauung eines Tunnels von wenigen Kilometern Länge! Bei dem Scaletunnel wäre freilich mit der Möglichkeit eines Wassereinbruchs von oben her zu rechnen, denn der sich auf der Paßhöhe befindende Scalesee soll unterirdische Abflüsse haben. Eine im Tale des Braulio oberhalb des alten Bades von Bormio aus der Felswand hervorbrechende starke Wassermasse, vom Volke irrig Addaquelle genannt — die Adda entspringt in Wirklichkeit sechs Stunden weiter nördlich am Alpisellapasse —, gilt als ein Abfluß jenes Sees. Die Ingenieure wissen jedoch, wie zum Beispiel die Erfahrungen beim Bau des Simplontunnels gezeigt haben, auch dafür Rat. Zweifellos würden die Kosten der Erbauung eines Schienenwegs von Mals über San Giacomo nach Bormio nicht allzugroß werden, die Vorteile aber bedeutend sein. Für das Veltlin, namentlich für dessen vom Verkehr heute stark abgeschnittenen obern Teil, die alte Grafschaft Bormio, brähe eine neue Zeit an. Das Städtchen Bormio, das einstmals, als der mittelalterliche Transithandel durch seine Mauern ging, zehntausend Einwohner zählte, während es heute kaum noch zweitausend hat, würde von neuem aufblühen, seine berühmten, schon den Römern bekannten Heilquellen, ebenso wie die des benachbarten Badeorts Santa Caterina, wo heute fast nur Italiener die Kur gebrauchen, würden von Kranken aus weiter Ferne her aufgesucht werden, die sich jetzt der beschwerlichen weiten Reise wegen nicht dazu bequemen. Das obere Addatal würde der Sitz einer Industrie, die sich gegenwärtig bei dem Fehlen eines Schienenwegs dort nicht ansiedeln kann. Ein Blick auf die Karte läßt aber auch die größere, über das örtliche Interesse weit hinausgreifende Bedeutung einer Bahnverbindung aus dem Veltlin nach Tirol erkennen, namentlich, wenn man berücksichtigt, daß die Fortsetzung der Wintschgaubahn von Mals bis Landeck an der Arlbergbahn beschlossene Sache ist, und daß sich Österreich und Bayern geeinigt haben, Anschlußbahnen durch die bayrischen Alpen an die Arlbergbahn herzustellen.

Da ergibt sich denn eine neue gegenüber dem Umwege über Verona und den Brenner kürzere Schienenverbindung Mailand—Colico—Tirano—Bormio—Mals—Landeck—Innsbruck und eine solche von Mals über Meran nach Bozen sowie neue Anschlüsse nach Bayern, sei es von Landeck über den Fernpaß nach Reutte—Kempten—Augsburg—München oder von Zirl über Mittenwald—Partenkirchen nach München. Was ist das anders, als das Wiederaufleben des mittelalterlichen Handelswegs aus Oberitalien nach Süddeutschland mit Zuhilfenahme der modernen Verkehrsmittel! Zur Erbauung der Bahn Bormio—Mals brauchten Italien und Österreich allerdings die Zustimmung der Schweiz, deren Gebiet der neue Schienenweg von Münster an der tiroler Grenze bis zum Ausgangspunkt des Val Mora in der Nähe von San Giacomo durchschneiden würde. Doch von dieser Seite würden Schwierigkeiten sicherlich nicht zu erwarten sein.

Das Zukunftsbild, das wir entrollt haben, wäre bei allen seinen Lichtseiten nicht nach jedermanns Geschmack. Da sind in erster Linie die Befreher einer wildromantischen Gebirgseinsamkeit, denen die Erbauung einer Eisenbahn durch jenes entlegene Gebiet empfindlich ihre Kreise stören würde. Wer

die tiefenste Einsamkeit des Hochgebirges auf sich wirken lassen will, der muß im Val Fraele und seinen Verzweigungen umherstreifen. Tagelang trifft er keine menschliche Seele. Dort gibt es Schluchten und Felsenwildnisse, die wohl nie eines Menschen Fuß betreten hat. Es ist ein eigener Zauber, der den einsamen Wanderer umfängt. Ein bekannter Weltreisender, der schlesische Graf M., der in den Einöden Kleinasiens und der Mongolei zu Hause ist, rief, als ich ihn in jener Gegend traf, ganz begeistert aus: „Welch ein Glück, daß es im Herzen von Europa noch solche von der Kultur unberührte Gegenden gibt!“ Als Beweis ihrer grenzenlosen Verlassenheit möchte ich anführen, daß ich das Gerippe eines Schafes, das ich auf der oben erwähnten Hochebene bei San Giacomo dicht am Fußpfade liegen sah, nach fünf Jahren an derselben Stelle wiederfand genau in derselben Beschaffenheit wie früher, nur daß die kleinen Nagetiere die letzten Hautstücke beseitigt und Sonne und Schneewasser die Gebeine noch mehr gebleicht hatten. Es wird wohl noch heute so daliegen!

Eine zweite Gruppe von Leuten, die von einer Eisenbahn durch Val Fraele nichts wissen wollen, sind die Jäger. Die Gegend ist eben ein Jagdparadies. Durch Val del Gallo streift der Birkhahn, dessen italienische Benennung (Gallo di montagna) sich auf das Tal übertragen hat. Auf den gewaltigen Bergketten, die Val Fraele umgürten, leben die Gemsen in großer Zahl. Sie sind so wenig scheu, daß man sie oft in der Nähe beobachten kann. So sah ich im Val Bruna ein Rudel von zehn Stück, das in einer Entfernung von etwa 200 bis 250 Metern, allerdings durch einen Abgrund von mir getrennt, ruhig äste und munter umherprang, ohne sich durch meine Nähe und sogar durch mein Rufen auch nur im geringsten stören zu lassen. Endlich erscheint in diesen verlassenen Tälern noch immer, wenn auch als seltener Gast, der Urwaffe des Landes: der Bär. Mein alter, inzwischen verstorbenen Führer, im Nebenamte auch Schmuggler, hatte im Laufe seines Lebens sechs Bären erlegt und einen jungen lebendig gefangen, den ihm der italienische Minister Visconti Venosta abkaufte, um seinem Könige Viktor Emanuel dem Zweiten einen unzweifelhaft echten, italienischen Alpenbären zum Geschenk zu machen. Dieses Jagdparadies wird mit dem Augenblick zerstört, wo die Lokomotive durch Val Fraele pfeift.

Schließlich ist noch eine dritte Körperschaft zu erwähnen, deren Glieder, ohne den geringsten Rechtstitel zwar, über Vernichtung ihres Handwerks durch die Eisenbahn klagen würden: die ehrenwerte Zunft der italienischen Schmuggler. Der contrabbando steht an der schweizerisch-italienischen Grenze bei Bormio in hoher Blüte. Bieten doch die hohen italienischen Zölle auf Kolonialwaren wie Kaffee, Tee, Zucker, Schokolade, Tabak usw. (meist eine Lira für das Pfund) einen gewaltigen Anreiz! Der heimlichen Schleichpfade durch das unwegsame Hochgebirge gibt es so viele, daß die italienische Zollverwaltung sie schlechterdings nicht alle überwachen kann. Neuerdings hat sie zwar einen vorgeschobnen Zollwächterposten in San Giacomo errichtet, doch was wird es viel helfen? Die Sympathie der Bevölkerung ist nun einmal auf Seiten der Schmuggler, und in Bormio und den umliegenden Dörfern fehlt es nicht an gefälligen Leuten, die gegen entsprechende Gewinnbeteiligung die geschmuggelten Waren in den Kellern ihrer halbzerfallnen Häuser verschwinden lassen. Und die Ausrüstung der Schmugglerbanden kann auf schweizer Gebiet so bequem und ungestört vonstatten gehn. Bin ich doch selbst dabei gewesen, als eine aus fünf Köpfen, dem Anführer und vier Trägern, bestehende Schmugglergesellschaft in dem Wirtshause eines ärmlichen

schweizer Grenzdorfes ganz offen und frei ihre Vorbereitungen zu dem gefährlichen Marsch über die italienische Grenze traf! Ich habe mit den Leuten an demselben Tische gegessen und habe mit ihnen über die Einzelheiten ihres sträflichen Handwerks gesprochen. Ohne die geringste Zurückhaltung erzählten sie mir, welche Mengen und Gattungen von Waren sie bei sich führten, welche Kriegslisten sie anwandten, um die italienischen Zollwächter an der Nase herumzuführen, für welchen geringen Lohn sie eine um die andre Nacht ihr Leben aufs Spiel setzten. Nur den Namen ihres Padrone, ihres Brotherrn, des dunkeln Ehrenmannes, der drüben in Italien im trocknen sitzt und sich vom Angstschweiß dieser armen Teufel mästet, den nannten sie nicht, denn so verlangt es, wie der Anführer mir mit Stolz sagte, die Schmugglerehre! Mit diesem blühenden Erwerbszweig hat es ein Ende, sobald der Schienenweg das Veltlin mit Tirol verbindet. Dann wird es lebendig in den jetzt so stillen Gebirgstälern, es bilden sich neue Ansiedlungen, der Verkehr hebt sich, kurzum es fehlen die Bedingungen für die Ausübung des stillen, heimlichen Handwerks.

Doch die Abda wird noch manchen Tropfen Wassers in den Comer See hinuntertreiben, ehe der erste Spatenstich an der Bahn von Bormio nach Mals getan wird. Die Schwärmer für unentweihete Gebirgsromantik, die Jäger und die Schmuggler brauchen eine Störung ihrer Interessen auf Jahre hinaus noch nicht zu fürchten. Fragt man in Bormio, ob und wann wohl ein Schienenweg nach Tirol gebaut werden wird, so erhält man die heitere, zu nichts verpflichtende Antwort: Signore, chi lo sa!



Der Parnassus in Neusiedel

Von Fritz Anders

1



n Neusiedel, einer mittlern Stadt Thüringens, war großes Begräbniß. Herr Alfred Kumpelmann, einst in Firma Kumpelmann und Schweigel, der reichste Mann der Stadt, war gestorben und wurde mit allem Pompe, den Neusiedel aufzubringen hatte, auf dem Stadtfriedhof begraben. Von dem Turme des fernen Domes hörte man über alle andern Glocken hinweg die Stimme der großen Glocke, und von der Spitze des Trauerzuges, der sich schon weit draußen vor der Stadt befand, vernahm man einzelne knarrige Töne des Trauermarsches, den die „Färstlichen“, womit die Zehäuser Kapelle gemeint war, spielte. Es war ein endloser Zug. Vorn ein schwankender, blumiger Aufbau, über dem ein paar Fächerpalmen-Blätter schmerzlich zuckende Bewegungen ausführten, dann eine lange Reihe schwarzer Zylinder, zwischen denen sich einzelne Helme ausnahmen wie Schwefelkieskristalle in einer schwarzen Metallstufe, und dann an Hochzeits-, Trauer- und andern Kutschen, was die Stadt aufzubringen hatte.

Man war schon eine halbe Stunde unterwegs, und die Unterhaltung innerhalb des Zuges war in bestem Gange. Vor uns schritten zwei Herrn, die der bessern Gesellschaft angehörten, aber die bessern Jahrzehnte ihres Lebens hinter sich hatten.