

**Zeitschrift:** Berner Rundschau : Halbmonatsschrift für Dichtung, Theater, Musik und bildende Kunst in der Schweiz  
**Herausgeber:** Franz Otto Schmid  
**Band:** 4 (1909-1910)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Am Monte Ceneri  
**Autor:** Platzhoff-Lejeune, E.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-748134>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

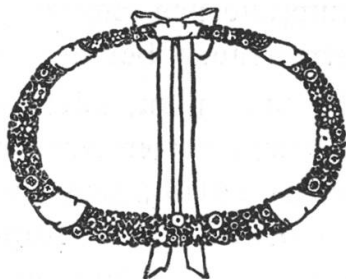
### **Terms of use**

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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 31.01.2025

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

Mit diesen prächtigen Versen schließt die Neuauflage des „Olympischen Frühlings“ — dieses grandiose Werk, in welchem ein Genie die ihm zum Erlebnis gewordene, eigentümliche Kulturepoche, deren Inhalt es voll in sich aufgenommen hat, in künstlerisch so glänzender, weithin leuchtender Weise wieder ausstrahlt.



## Am Monte Ceneri.

Von Ed. Plaghoff-Dejeune.



In seine roten oder grauen Rissen zurückgelehnt, läßt der „internationale“ Reisende die Rauchwolken der feinen Cigarette kunstvoll zur Decke des Wagens emporsteigen, während der Zug, das Tal verlassend, mühsam den Hang des Ceneri erklettert und schließlich in dem großen Tunnel verschwindet, aus dem noch lange dicker schwefelgelber Rauch als unangenehme Erinnerung des längst verschwundenen Espresso zurückbleibt. Wie viele von den Zehntausenden, die jährlich hier vorüberfahren und kaum dem wundervollen Landschaftsbilde des Piano di Magadino mit dem Nordende des Langensees und dem in der Sonne glitzernden Locarno einen Blick gönnen, wissen etwas von der Geschichte des Ceneri und der Bedeutung, die er jahrhundertlang für unseren Tessin hatte und heute noch hat? Es lohnt sich in einem kurzen Rückblick davon zu sprechen.

1407 hört man zum erstenmal vom Ceneri sprechen. Damals namen Uri und Unterwalden nach etwa fünfundzwanzigjährigem Kampfe von der Leventina und dem Gebiet um Bellinzona bis zum Ceneri Besitz. 1500 kamen das Bleniotal und die Riviera hinzu. 1503 wurde Bellinzona endgültig ein Untertanenland, 1517 kam das ganze jetzige Gebiet des Tessins hinzu. Aber es wurde nach dem Grundsatz Divide et impera regiert. Lugano, Mendrisio, Locarno und das Maiental hingen von den zwölf Kantonen ab, Bellinzona, Riviera und Blenio unterstanden allein den drei Urkantonen und über die Leventina übte Uri sein ausschließliches Hoheitsrecht. Der Ceneri war nicht nur die natürliche geographische, sondern auch die politische Grenze, da die Verbindung mit Locarno und dem Maggiatal bei den schlechten Wegen über den Berg schwierig war. Die ennetbergischen Herren taten alles, um eine Interess-

sengemeinschaft zwischen den Untertanen nicht aufkommen zu lassen. Der über den Ceneri nach dem Viehmarkt von Lugano ziehenden Herden — es sollen auf dem Oktobermarkt 8000 Kühe und 500 Pferde gewesen sein — machte man das Leben sauer, und die Urkantone erlaubten die Konfiskation des Viehs und die Gefangennehmung der Hirten bei ihrem Durchzug durch Bellinzona. Man sah eben lieber den Viehhandel auf dem von Uri, Schwyz und Unterwalden in Giubiasco geschaffenen Konkurrenzmarkt. So verhetzte man die Bauern diesseits und jenseits des Ceneri gegeneinander; kein Wunder, wenn davon heute noch etwas zu spüren ist.

Napoleons Neueinteilung änderte daran nur wenig. Zwar war der Ceneri keine Grenze mehr, denn Locarno und Vallemaggia gehörten zum „Kanton Lugano“, aber der Gegensatz zum „Kanton Bellinzona“ (mit Riviera, Leventina und Blenio) wurde aufrecht erhalten und wer von Giubiasco aufwärts nach Bironico zog, kam in einen andern Staat. Erst 1803, als der Kanton Tessin entstand, fiel die letzte Schranke zwischen Sopraceneri und Sottoceneri, aber es brauchte lange, bis beide sich ineinander fanden. Sonderbarerweise war es nicht Lugano, sondern Bellinzona, das auf seinem Freiheitsbaum die Wage befestigte, deren Zünglein bald nach der zisalpinischen Republik, bald nach dem ennetbergischen Herrenland hinüberzeigte. Aber Friede und Einigkeit kamen bald über das ganze schöne Land. Nun erst konnte man an die Entwicklung des Verkehrs und den Ausbau der Straßen denken.

Bis zum Jahre 1827 führte nur ein schlechter Saumweg über den Ceneri. Lichtscheues Gefindel und Wegelagerer trieben sich in Menge hier herum, und schon die Wögte hatten für militärische Bewachung der am meisten exponierten Strecken gesorgt. Erst 1827 wurde die heutige windungsreiche Straße gebaut, die in Cadenazzo die linksuferige Langenseestraße verläßt und einen Höhenunterschied von stark 300 Metern überwindet. Nun setzte hier der große Verkehr nach Lugano, Chiasso und Mailand ein, der früher teilweise am Langensee blieb. Ihm zu Ehren wurde auf der Höhe ein Landjägerposten errichtet, der heute noch besteht.

Eine neue Epoche brach für den Ceneri mit dem Bau der Gotthardbahn an. Zunächst wurden die Tallinien vollendet (1874). Man war ja auch der Meinung, daß der Mailänder Verkehr über Luino gehen solle. Als man im folgenden Jahre einsehen mußte, daß der Voranschlag von 187 Millionen völlig ungenügend war, als Ingenieur Hellwag gar von einer zweiten Anleihe von 102 Millionen sprach, da wurde die Parole zum Sparen ausgegeben. Und unter dieser Sparkrise litt eben die als Lokalbahn gebaute Cenerilinie am meisten. 1878, ehe die Bundesversammlung den neuen Kredit gewährte, war die Gesellschaft dem Bankrott nahe. So erklärt sich das überaus schlechte Tracé der Cenerilinie, die von Giubiasco bis

Rivera-Bironico eine Steigung von 240 Metern (25 ‰) aufweist, um einen Scheiteltunnel von 1675 Meter Länge zu durchfahren. Zudem ist das Terrain nichts weniger als sicher, die Zahl der Kunstbauten sehr groß und die Anlage eines zweiten Geleises beinahe unmöglich. 11 Millionen hat die Cenerilinie allein gekostet, und nicht viel weniger würde die Anlage der zweiten Spur, die absolut notwendig geworden ist, erheischen. Es schwebt wie ein Verhängnis über dem Berge und über allen Versuchen, das trennende Hindernis zwischen oberem und unterem Tessin beiseite zu schieben. Auch der Basistunnel, an den man gedacht hat, um die außerordentlich hohen Betriebskosten dieser Unglücksstrecke zu verringern, und der die beste Lösung bildet, wird Millionen verschlingen.

\* \* \*

Und nun wollen wir uns den historischen Punkt einmal in Ruhe und Gemütlichkeit ansehen. In Lugano nehmen wir am Nachmittag einen jener „gemischten“ Züge, die dem Waren- und Viehtransport dienen und für zweibeinige unbefiederte Tiere unseres Kalibers nur am Schwanz einen alten Wagen dritter Klasse mit den ominösen gelben Ecken und der Aufschrift D. u. D (Dampfheizung und Ofen!) führt. Für den Lokalverkehr hat die selige Gotthardbahn wahrscheinlich schlecht genug gesorgt, und die Tessiner sind ihr immer *quantité négligeable* gewesen. Rasselnd und stoßend setzt sich der lange Güterzug in Bewegung, um alsbald in dem durch seinen Rauchqualm berüchtigten krummen Tunnel von Massagno zu verschwinden. Wir treten in das grüne Tal des Bedeggio ein, halten in dem heimeligen Laverne und steigen langsam pustend und schwelend, immer dem Wasser entlang, an hübschen Ortschaften vorüber nach Rivera-Bironico hinauf. Hier wendet sich die Bahnlinie nordöstlich dem großen Tunnel zu, während die Ceneristraße nordwestlich abbiegt. Ein aus der Innerschweiz von einem Wiederholungskurs heimkehrender Artillerist, der auf dem steilen Zickzackweg nach Quartino hinunter will, verkürzt uns den Weg mit seinem Geplauder. In einer guten halben Stunde sind wir nach einer Steigung von etwa 80 Metern oben angelangt. Der Paß liegt nur 554 Meter hoch, und doch wachsen hier die Alpenrosen in Fülle. Der eigentliche Gipfel des Berges, auf den sich selten ein Tourist verirren wird, ist noch weitere 80 Meter höher. Oben steht ein altes Roccolo, eine der letzten jener berühmten Steinbauten, die dem Vogelfang dienen und jetzt nicht nur verboten, sondern auch wirklich verlassen sind. Von einem aus der Lombardenzeit stammenden Schloß sollen auch noch Spuren vorhanden sein. Dort wo die Straße in scharfer östlicher Ausbiegung abwärts führt, hat sich eine kleine Ansiedelung gebildet. Neben dem Landjägerposten, vor dessen Dienstgebäude zwei Wächter der Ordnung sich in gemüthlicher Siesta an der Sonne wärmen — eine ideale Existenz für kontemplative Naturen — steht ein Wirtshaus, ein Ökonomiegebäude

und endlich ein vor ca. drei Jahren erbautes Grand Hotel, das leider auch von dem über dem Ceneri schwebenden Verhängnis etwas zu schmecken bekam und bedenklich leer steht. Im Sommer soll es anders sein. Da kommen die Italiener und besetzen alle Tessiner Hotels; auch Engländer und Deutsche fehlen nicht.

Die Lage ist ideal schön. Vom Garten oder der Terrasse aus genießt man den Blick auf das 300 Meter tiefer liegende Tal. Dem Val Verzasca sind wir gerade gegenüber. Der Tessin fließt in der Mitte, fersengerade seit seiner Korrektion. Auf dem linken Ufer rollt der Zug nach Luino; über eine eiserne Brücke fährt eben der nach Locarno nach dem rechten Ufer. Die Stadt liegt am Ufer des Sees wohligh gebettet im Grünen und langsam aufsteigend bis zu ihrer Madonna del Sasso. Der Pizzo del Bogorno, die Cima dell' Uomo, der Madone und der Gaggio schließen das Panorama im Norden ab. Zwar hat die ungehindert wachsende Vegetation den Blick etwas beeinträchtigt, und er ist freier von der Bahn aus beim Verlassen des Tunnels, freier auch von der Straße nach Cadenazzo, die jeder Freund unserer Natur und Geschichte einmal zu Fuß zurücklegen sollte. Ein wenig tiefer weitet sich dann auch der Blick nach Osten: er gewahrt Bellinzona mit seinen Burgen, den Schlüssel des Tales, und hinter ihm die sich östlich öffnende Mesolcina, während das Haupttal mit der Gotthardlinie nach Norden biegt.

Was mir den Ceneri so lieb macht, ist das zugleich geschichtliche und landschaftliche Interesse, das er bietet. Noch heute trotz der vervollkommenen Verkehrswege und Verkehrsmittel trennt er zwei Charakterspielarten eines nach jahrhundertelangen, schweren Kämpfen endlich geeinigten friedlichen und tüchtigen Volkes. Dem konservativen, stärker germanischen, ruhigeren und beschaulicheren Sopracenerino steht der heißblütigere, fortschrittliche, unbeständigere Sottocenerino, der Grenznachbar Italiens, gegenüber. Doch sie verstehen sich jetzt, und wir in der Innerschweiz wollen alles Mögliche tun, um unsere Brüder jenseits des Gotthard besser zu verstehn, höher zu schätzen und mehr zu lieben.

