

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 56 (1983)

Heft: 7: Le col du Grand-Saint-Bernard = Der Grosse-St.-Bernhard-Pass = Il passo del Gran San Bernardo = The Great St. Bernard Pass

Buchbesprechung: Neue Bücher

Autor: Printz, Erica

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: 14.05.2025

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

vers le Gothard. Le stratagème réussit. Melas n'apprend le danger qui le menace que le 19 mai, lorsque l'avant-garde française se trouve déjà au Fort de Bard, à la sortie de la vallée d'Aoste.

Entre le 15 et le 21 mai, l'armée forte de 40 000 hommes franchit le col en contingents échelonnés et par étapes. On progresse le matin dès l'aube à cause du danger d'avalanches. Les canons doivent être démontés et traînés à travers la neige. Le 16 mai l'avant-garde est à Aoste et le 22 elle s'empare d'Ivrée et s'assure ainsi la percée sur la plaine lombarde. Bonaparte, qui a confié le commandement effectif au général Berthier, accompagne l'armée, vêtu en civil, et franchit le col le 20 mai en une seule étape de Martigny à Etroubles. A la fois pour détourner l'attention et pour protéger les flancs, des contingents de l'ar-

mée du Rhin s'avancent par le Gothard et le Simplon. Le gros des troupes traverse le Rhin et avance vers la Forêt Noire. Vers la fin de l'année, l'armée se trouvera à deux journées de marche de Vienne et pourra obliger l'ennemi à conclure la paix.

Performance et résultat

Malgré l'altitude de 2475 m, le Grand-St-Bernard est un col relativement sans danger. Il est exempt de passages difficiles, tels que la gorge de Gondo au Simplon ou le défilé des Schöllenen au Gothard. L'extraordinaire performance de l'armée de Napoléon consiste moins dans un exploit d'alpinisme en franchissant le col – au cours des siècles plusieurs armées l'avaient déjà franchi – que dans la rapidité de l'opération. C'est ainsi que

l'armée française parvint – alors que Gênes avait déjà capitulé – à occuper encore à temps une position à partir de laquelle elle pouvait couper la retraite aux Autrichiens concentrés près d'Alessandria. La bataille décisive eut lieu le 14 juin 1800 à Marengo. La victoire de Bonaparte fut déterminante pour le sort de la République à l'intérieur et à l'extérieur, ainsi que pour son destin personnel puisque son prestige en France et à l'étranger avait grandi au point de lui ouvrir la voie vers le trône impérial.

L'état de guerre entre la France et l'Autriche prit fin le 9 février 1801 par le traité de paix de Lunéville qui, dans les grandes lignes, confirmait celui de Campo Formio.

Neue Bücher

Buchbesprechungen: Erica Printz

Barry vom Grossen Sankt Bernhard

Die Taten des legendären Bernhardinerhundes Barry, der zur Zeit der napoleonischen Kriege unzähligen Passagieren in Nebel und Schneesturm das Leben gerettet hatte, beschreibt der Walliser Dichter Adolf Fux auf spannende Art. Als Hintergrund dienten ihm die Akten und Überlieferungen des Augustiner Chorherrenstiftes auf dem Grossen Sankt Bernhard. Der Verlag Schibli-Doppler in Birsfelden hat das farbig und schwarzweiss illustrierte Buch «Barry» bereits in der 5. Auflage herausgebracht. Im Buchhandel Fr. 12.80.

Joh. Gottfried Ebel – Eine reiseliterarische Wiederentdeckung

Die VGS Verlagsgemeinschaft St. Gallen hat soeben die Subskription auf einen eingehend gewürdigten Reprint von J. G. Ebel's «Schilderung der Gebirgsvölker der Schweiz» eröffnet. Damit soll eine eigentliche Wiederentdeckung des für die Schweiz bedeutendsten Reiseliteraten überhaupt verwirklicht werden. Denn Ebel's Verdienste um das Ansehen der Schweiz und für den nach 1800 stetig anschwellenden Reisetourismus

sind kaum abschätzbar. Er war es letztlich, der mit seinen akribisch recherchierten und geschickt arrangierten Reiseführern – sie alle von idealem Schwung und Stil geprägt – die Urbilder späterer Erfolgsserien wie Murray und Baedeker geschaffen hat. In unserer Zeit hat man lange die einschlägige Reiseliteratur als eigenständige literarische Gattung unterschätzt; doch werden heute deren Rang und Reiz gewürdigt. Wie Ebel's Werk exemplarisch zeigt, ist es eine Literatur, welche auf enzyklopädische Weltaneignung hinzielt. J. G. Ebel, ein Preusse, hat als enthusiastischer Natur- und Alpenschwärmer nach 1780 die Schweiz durchreist und wurde so zu einem ihrer anhänglichen Freunde. Gerade die Gebirgsvölker der Schweiz liefern ihm den tauglichen Hintergrund für ein Idealgemälde. Es verbindet Zivilisationskritik, die Leidenschaft für bürgerliche Freiheiten sowie innige Natursehnsucht mit einer zukunfts-trächtigen Vision: Obschon der republikanische Fusswanderer Ebel auch Schattenseiten dieser Völker nicht verhehlt, gerät sein Weg dorthin doch zu einem Gang nach Utopien, das ihm im Bild einer idealen Gesellschaft von Mensch und

Natur vorschwebt. Die beiden Bände «Schilderungen der Gebirgsvölker der Schweiz» enthalten daneben eine beeindruckende Fülle enzyklopädischen Wissens, so dass Paul Usteri, ein eidgenössischer Staatsmann von damals, in seiner Vorrede mit Recht festhalten durfte, das Werk sei ein «genaues und getreues Gemälde» der Gebirgsvölker und ihres «physischen, bürgerlichen, politischen, moralischen und ökonomischen Zustandes». Ebel's Werk ist eine unersetzliche landeskundliche Quelle und bildet ein reizvolles Kapitel in der Reiseliteratur überhaupt, genoss doch der Verfasser seinerzeit einen europäischen Ruf.

Peter Faessler

Wallfahrtsort für Kunstliebhaber

Eigentlich müsste man sich für einen Besuch viele Stunden oder gar Tage reservieren, um den immensen inhaltlichen und formalen Reichtum der Glasfenster der Klosterkirche von Königsfelden zu erfassen. Bekannt sind uns Teile der berühmten Glasscheiben aus dem Mittelalter durch Farb reproduktionen auf Schallplattenhüllen, Glückwunschkarten, Weihnachtspapier, in religiösen und Kunstzeitschriften usw. Dass die gotische Kirche am Wassertor des Aargaus (Limmat, Reuss und Aare fliessen dort unweit zusammen) den Stellenwert eines europäischen Gesamtkunstwerks von Rang besitzt, führt uns der neu aufgelegte, dokumentarische Bildband «Königsfelden» eindrücklich vor Augen. Namhafte Geschichtswissenschaftler, Bau- und Kunsthistoriker erläutern in diesem Werk umfassend, gut verständlich und detailreich die geschichtlichen Zusammenhänge, das Bauwerk und die Glasgemälde. Zum Gedenken an den schmachvoll ermordeten König Albrecht I. von Habsburg Anfang des 14. Jahrhunderts als Doppelkloster für Franziskaner und Klarissen gegründet, erweiterte die Enkelin Rudolfs von Habsburg, die verwitwete Königin Agnes von Ungarn, das Bauwerk und bestimmte es zu ihrem Sitz: einem glanzvollen Königshof mit reichen Besitztümern nicht nur an Land und Gütern, sondern auch an Kunstschatzen. Die gesamte Architektur der Klosterkirche und ihr Glasgemäldezyklus basieren streng auf der Form des Triangels, des gleichseitigen Dreiecks. Hier war ein ganzheitliches Gestaltungsprinzip am Werk, das Baumeister und Glasmaler ein Kunstwerk von einmaliger Geschlossenheit und Klarheit schaffen liess. Dass die elf berühmten Chorfenster noch einigermaßen intakt erhalten sind, grenzt an ein wahres Wunder: Hagelschläge, Feuer und mutwillige Zerstörung (die Hälfte des einstmaligen imposanten und einer mittelalterlichen Kleinstadt gleichenden Gebäudekomplexes wur-



de im 19. Jahrhundert zur Hälfte zerstört, die Kirche diente lange als Kornhaus und Salzmagazin!) hatten tiefe Spuren hinterlassen, als man Ausgangs des 19. Jahrhunderts zur ersten Renovation schritt. Zurzeit wird die Kirche erneut restauriert, und die Fenster werden in Wechselausstellungen in einem Pavillon vor der Kirche gezeigt. *Marcel Beck/Peter Felder/Emil Maurer/Dietrich W. H. Schwarz/Michael Stettler: Königsfelden. Walter-Verlag, Olten. 194 S. mit 130 Abb., wovon 85 farbig. Fr. 36.–.*

Loblied auf ein Stück Jura

«Das Ziel zahlreicher Sommerfrischler, die hier auf luftiger Berghöhe, fern vom Geräusche der Städte und den Sorgen des täglichen Lebens Ruhe und Erholung suchen» – so bot sich vor 100 Jahren in einem Bändchen aus der Reihe «Europäische Wanderbilder» die Gegend um den Haueneisenstein dem Besucher an, sei es, um rüstig den «staub- und kothfreien» Strassen von Froburg bis Waldenburg zu folgen oder im Kurhaus Fridau oder Langenbruck sich in «guter, würziger Luft» von «chronischem Katarrh, Bleichsucht, Blutarmuth, Skrophulose oder Phthisis» und anderen Bresten zu kurieren, oder sei es, um mit dem skurrilen Schmalspurbähnchen von Waldenburg nach Liestal zu fahren. Die Bahn war «die erste ihrer Art in der Schweiz, 75 cm breit und 14 km lang, (...) auf der breiten Landstrasse durch die Dörfer des Thales hinziehend und allen Curven der Strasse folgend». Die beschriebenen Exkursionen durch die vielgestaltigen Tal-, Plateau- und Kammlandschaften berühren unter anderem auch Olten, das Sälschlössli nahebei, Klus, Kilchzimmer, Kloster Schöenthal, wobei Geschichtliches, Sagen und Anekdoten in den Text eingeflochten wurden.

H. Tanner/E. Zingg: «Von Froburg bis Waldenburg. Ein Bild aus dem Solothurner und Basler Jura.» Verlag Hans Rohr, Zürich. Faksimile-Druck von 1882, 32 Seiten mit 18 Holzstichill. Fr. 12.80.

Bilder einer Stadt

Für sechs Monate war sie 1798 Hauptstadt der Schweiz: Aarau, die grösste der zwölf Städte und Städtchen des Aargau. Ihrer Darstellung im Werk jeweils zeitgenössischer Künstler ist Theo Elsasser nachgegangen. Das Ergebnis seiner Recherche liegt nun in einem sehr gut gestalteten farbigen Bildband vor: «Aarauer Stadtbilder aus fünf Jahrhunderten.» Der kommentierende Text bietet weit mehr als nur Erläuterungen zu den Malern und ihren Techniken; der Autor berichtet im weiteren in angenehmem Erzählen von heimatkundlich und baugeschichtlich wichtigen Ereignissen, von der einst grossen handelspolitischen Bedeutung der Flösserei und Schifffahrt auf der Aare, von den Sorgen der Bürger mit dem wilden, immer wieder Überschwemmungen verursachenden Fluss und seinen Brücken, von Handel und Wandel in der von bösen Kriegen und ihren Folgen glücklicherweise verschont gebliebenen Stadt, von der Kadettenbewegung, die sich vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in unsere Tage im Aargau als einzigen Kanton tapfer gehalten hat. Und wem ist er nicht bekannt, der Aarauer Schachen, seit 1824 idealer Ort eidgenössischer Festlichkeiten für Schützen, Turner, Schwinger, Ringer und Rössler! Bilder einer Stadt, bis in die Mitte unseres Jahrhunderts, von reizvollem historischem Wert hat Theo Elsasser für die Ortsbürgergemeinde zur Feier «700 Jahre Stadtrecht Aarau» gesammelt.

Theo Elsasser: «Aarauer Stadtbilder aus fünf Jahrhunderten.» Verlag Sauerländer, Aarau. 80 Seiten, 45 Illustrationen. Fr. 48.–.

Vom Engadin ins Veltlin

Eine Aussichts- und Ausflugsbahn par excellence ist die Bernina-Bahn, die von St. Moritz über Pontresina, den Berninapass und Poschiavo nach Tirano (Italien) führt. Sie wurde von Anfang an bewusst und zielstrebig für den Touristenverkehr geplant und gebaut (1906–1915). Die Linienfüh-

rung und die Anlage der Stationen, zum Beispiel Alp Grüm, wurden den landschaftlich reizvollsten Punkten in einer Weise angepasst, dass die Reisenden in den Aussichts- und Panoramawagen in den grösstmöglichen Genuss kamen. Die Bernina-Bahn (seit dem 1. Januar 1943 ein Teilstück der Rhätischen Bahn) ist die einzige Schweizer Linie, die offen, das heisst ohne Scheiteltunnel, über die Alpen führt, und zugleich die höchste derartige Alpenbahn überhaupt. Von Chur (585 m) erreicht sie das Engadin auf 1800 m, überwindet den Berninapass auf 2257 m (Mortersartsch, Diavolezza und Lagalb liegen «am Weg») und erreicht schliesslich den tiefsten Punkt in Tirano auf 429 m. Die Bahn erschliesst auf ideale Weise das berühmte Ski- und Wandergebiet des Berninamassivs. Henning Wall geht in seinem Buch «Bernina» zwar vor allem auf die Bahn, ihre Projektierung und Ausführung, den Betrieb und die Technik ein, aber eine sogenannte Streckenreise im Bild vom Engadin ins Veltlin weckt den Appetit auf eine Fahrt durch die grossartige Landschaft, sei es im Bernina-Express oder in einem gewöhnlichen Regionalzug mit Halt an allen Stationen. Dass dem Thema Winterbetrieb und Schneeräumung ein eigenes und sehr ausführliches Kapitel des Buches gewidmet ist, erstaunt nicht angesichts der Anstrengungen, die es braucht, um einen ganzjährigen Betrieb auch in den schnee- und lawinenreichsten Wintern zu garantieren.

Henning Wall: Bernina – Vom Engadin ins Veltlin. Verlag Schweers + Wall, Aachen. 160 S. mit 250 Schwarzweiss- und Farbbabb. Fr. 58.–.

Aussergewöhnliche Bahnhöfe der Schweiz

Mitte des 19. Jahrhunderts begann man in der Schweiz mit dem Eisenbahnbau. Zahlreiche Privatbahngesellschaften wurden gegründet; viele von ihnen gingen oft nach kurzer Zeit schon wieder pleite, andere etablierten sich. An zahlreichen Orten wurde der Bahnhof ein stadtbestimmendes Bauwerk, dessen Architektur im Rausch der Gründerjahre die verwegendsten Formen annahm: schloss- und burgähnliche Gebäude entstanden ebenso wie Tempeln, Museen oder Opernhäusern gleichende Fassaden mit Säulen, Kuppeln, Figurengruppen und Triumphbögen, welche die nüchterne Zweckbestimmung, nämlich den Personen- und Güterverkehr, kunstvoll verbrämen. Die Vielfalt der architektonischen Formen kannte keine Grenzen. Wertschätzung erlangte die Bahnhofarchitektur der Privatbahnen erst wieder in den sechziger und siebziger Jahren, nachdem manches schon abgerissen oder verunstaltet worden war. Das mit vielen Illustrationen versehene Buch «Bahnhöfe der Schweiz» von Werner Stutz, das kürzlich in einer erweiterten Auflage neu herausgekommen ist (1. Auflage 1976), erfasst die Baugeschichte möglichst vieler Stationsgebäude, stellt deren Typen und architektonische Gestaltung auch im Vergleich mit ausländischen Beispielen vor, geht auf formale und funktionelle Tatbestände ein und stellt den Bahnhofbau gebührend in den Zusammenhang der schweizerischen Architekturgeschichte des 19. Jahrhunderts.

Werner Stutz: Bahnhöfe der Schweiz – Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. Orell Füssli, Zürich. 288 S. mit 120 Schwarzweissabb. Fr. 36.80.

Trari, Trara – Rossini lässt grüssen

Als die Post ihre Passagiere noch mit der Postkutsche beförderte, also praktisch bis ins erste Jahrzehnt unseres Jahrhunderts, war Reisen hierzulande noch mit Abenteuer verbunden. Dies geht aus vielen zeitgenössischen Reiseberichten hervor, wenn auch die meisten Reisen nicht so böse endeten wie diejenige in der Nacht vom 16. auf den 17. Dezember 1850, als das Dampfboot «Delphin» mitsamt dem auf ihm verladenen Nachtpostkurs Zürich–Chur (damals führte noch keine Strasse dem Walensee entlang) in einem Sturm auf dem See unterging ... In jenem Jahr, nachdem

der Bund 1849 die kantonalen Postbetriebe übernommen hatte, entfiel die Hälfte der Einnahmen aus dem Postbetrieb noch auf den Dienstzweig Reisepost. Pferdezüge, das heisst Kutschen und im Winter Schlitten, beherrschten damals die Strassen; sie beförderten Postsachen aller Art, Reisende und Gepäck. Die Postillione, von denen das Wohl und Wehe aller sowie die Einhaltung des Fahrplans abhing, waren energische und kräftige Männer, die zu allem noch das Posthornblasen beherrschen mussten. Erst viel später, mit dem motorisierten Verkehr, kam der heute typische melodische Dreiklang auf: Das Motiv stammt aus der Ouvertüre zu Rossinis Oper «Wilhelm Tell» (woher denn sonst?). Weltweit gesehen, gibt es wenige Länder, in denen das Postauto eine ähnliche Verbreitung und Bedeutung hat wie in der Schweiz. Nach dem Ersten Weltkrieg, mit der Motorisierung der Reisepost und der damit verbundenen sukzessiven Erschliessung der Alpenpässe, erregten die ersten farbigen Alpenpostplakate im Ausland grosses Aufsehen und kurbelten den Reisepostverkehr richtig an. Bei schönem Wetter kurvte man im offenen Postauto über die Pässe und genoss die Reise in vollen Zügen, wie es historische Fotografien festgehalten haben. Solche und andere Bilder von historischem Wert bereichern Ulrich Bretschers Buch «Von der Postkutsche zum Postauto» in grosser Fülle. Da der Verfasser sich beruflich mit Automobiltechnik befasst, nimmt die detaillierte Darstellung der technischen Entwicklung der Postautos breiten Raum ein, was aber nicht heisst, dass andere Aspekte zur Geschichte der Reisepost nicht genügend berücksichtigt worden seien!

Ulrich Bretscher: «Von der Postkutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost.» Verlag Meier, Schaffhausen. 184 Seiten, mit zahlreichen Tabellen und Farb- sowie Schwarzweissillustrationen. Fr. 29.80.

Geschichte des Landes um die Furka

Ferdinand Kreuzer, Auslandschweizer und seit 21 Jahren Professor für Physiologie an der Universität von Nijmegen/Niederlande, ist als Bürger von Oberwald seiner Heimat eng verbunden geblieben. In seinem Heimatdorf Oberwald im Obergoms machen die Kreuzers etwa die Hälfte der Bevölkerung aus. So hat er über das Goms verschiedene Studien veröffentlicht, unter anderen das Buch «Land an der jungen Rhone, das Goms in Geschichte und Gegenwart». Sein letztes Werk, «Geschichte des Landes um die Furka mit Beschreibung des Furkabasistunnels Oberwald–Realp», breitet viel Wissenswertes über das Oberwallis, seine Geschichte und gegenwärtige Situation, über die wirtschaftlichen und touristischen Gegebenheiten nach Eröffnung des Furkabasistunnels vor dem Leser aus. Aber auch Daten und Fakten heimatkundlicher und kultureller Art sowie über die Beziehungen zwischen Wallis, Uri (Ursern) und Graubünden (Tavetsch) birgt das Buch in Hülle und Fülle. Dem Untertitel entsprechend ist der Baugeschichte des Furkatunnels wie der Furka-Oberalp-Bahn breiter Raum eingeräumt worden, so dass die interessierten Leser, ob wissbegierige Touristen oder Einheimische, sozusagen lückenlos über alles informiert werden, was Land und Leute in den heute nicht mehr so abgeschiedenen Tälern beim Rhonegletscher betrifft. Da diese Region ihre Zukunft im Tourismus sieht – sie leidet wie andere Berggebiete unter Überalterung, Abwanderung und Geburtenrückgang –, stellt das Buch eine gute Einführung in die Probleme und Perspektiven einer zu neuem Aufschwung strebenden Region dar. Kreuzers Buch sollte viele Leser finden, Wanderer und Langläufer vor allem, die das Land am Roten, der jungen Rhone, und seine so unverwechselbar typischen Dörfer lieben.

Ferdinand Kreuzer: Geschichte des Landes um die Furka mit Beschreibung des Furkabasistunnels Oberwald–Realp. Auslieferung: Toni Nanzer, Blattenstr. 64, 3904 Naters. 218 S. mit über 100 Abb., z. T. farbig. Fr. 27.50.