

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inv.

~~4786~~

ERMATT
SAAS FEE
HRMANN



VISP-TAL. SAAS-TAL.
NIKOLAI-TAL
ZERMATT. MATTERHORN
GORNERGRAT

HEFT 45

1,75 MARK



HENDSCHELS
LUGINSLAND



KURSBUCH



enthält die Fahrpläne von
Deutschland, Oesterreich
und der
Schweiz

Verlag von Henschels Telegraph, Frankfurt a. M.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298977

Henschels Luginland

Heft 45.

Nach Zermatt.
Gornergrat. Saas-Fee

von

H. Behrmann.

2 Karten, 1 Streckenprofil und 30 Abbildungen.



FRANKFURT A. M.

Expedition von Henschels Telegraph, M. Henschel.
1914.

X
454 / 8



II - 351595

Copyright 1914
by
Expedition von Henschels Telegraph, M. Henschel
Frankfurt a. M.



II ~~4886~~

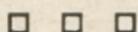
Akt. Nr.

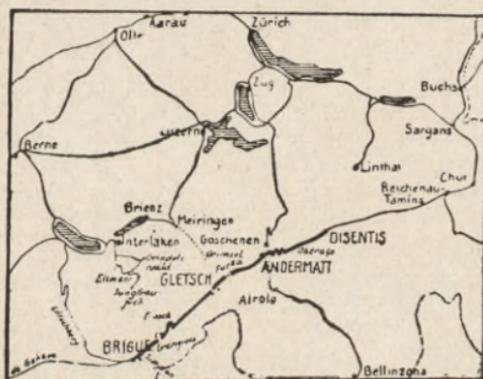
~~3506~~ / 50

BPK - D - 63/2018

VORWORT.

Hendschels Luginsland nimmt zum Wahlspruch das Wort des Meisters Hans Thoma: „Vornehmlich durch das Auge macht der Geist die Welt zu seinem Besitz. Nur die Augen öffnen, und alles wird schön! Das Auge hat die Kraft, alles zum Schönen zu wenden, zur harmonischen Einheit zu gestalten.“ Zugleich ist es sich bewußt, daß aller wahrhafte Genuß im inneren Erfassen der Bilder unserer Anschauung, in der Vergeistigung der Sinnesempfindungen beruht. In diesem Sinn will es den Reisenden zum Schauen, zugleich aber auch zum tieferen Verstehen des Geschauten anregen — nicht in aufdringlicher Belehrung, sondern durch zwanglose, aus gründlichem Wissen schöpfende, gefällige Unterhaltung. In seiner Gesellschaft wird das Reisen, was es eigentlich sein soll: Erholung und zugleich Bereicherung des Geistes. Sein ausgesuchter Bildschmuck hält das Erlebnis der Reise mit seinen mannigfachen Erscheinungen auch nach der Heimkehr in treuer, freundlicher Erinnerung.





Neue Bergbahn
**Brig—
 Furka—
 Disentis**

Vom Rhonetal über den Gotthard ins Vorder-Rheintal
Eröffnung der Strecke Brig—Gletsch
 ===== **Juli 1914** =====

Verbindet **Brig** (Wallis) und Simplon, Loetschberg,
 Zermatt mit **Fiesch**, Eggishorn, Jungfrau, Binntal und
Gletsch, Rhonegletscher, Grimsel- und Furkastraße.

REISEFÜHRER
FURKABAHN

BRIG—GLETSCHE—ANDERMATT
 DISENTIS—CHUR

VON DR. ED. PLATZHOFF-LEJEUNE

ERSCHEINT SOMMER 1914 IN DER SAMMLUNG
HENDSCHELS LUGINSLAND

VERLAG VON HENDSCHELS
 TELEGRAPH, FRANKFURT / M.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	3
Allgemeines	7
Brig und Visp	12
Das Visp-Tal und Stalden. Visp—Stalden	20
Das Saas-Tal	25
Das Nikolai-Tal. Stalden—Zermatt	35
Zermatt. Matterhorn	44
Gornergratbahn. Zermatt—Gornergrat	56
Karten:	
Übersichtskarte	16
Brig—Zermatt—Gornergrat	6
Profil:	
Brig—Zermatt—Gornergrat	20
Namenverzeichnis	69
Verzeichnis der erschienenen Luginland-Führer	71
Anzeigen	75



Allgemeines.

Anders als die See spornt das Gebirge den Menschen an, im Kampfe mit der Natur seine Kräfte zu erproben. Lockt die See ihn durch ihre scheinbar unermeßliche Weite, hinauszufahren auf Abenteuer und Entdeckungen, so treibt ihn im Gebirge die Enge der Täler immer höher und höher hinauf zu den Gipfeln, wo Licht und Freiheit winken.

Das Rhonetal, das sich vom Genfer See zunächst 30 km in südöstlicher Richtung hinzieht, dann bei Martinach (Martigny) in einem scharfen Knick nach Nordost umbiegt und diese Richtung auf eine Länge von vollen 120 km mit nur geringer Abweichung zwischen Leuk und Visp in fast gerader Linie bis zum Rhonegletscher beibehält, ist eine solche tiefe Furche, aus der es den Menschen in die Höhe treibt. Es scheidet die zwei höchsten Erhebungen der Alpenkette voneinander. Auf der nördlichen Seite erheben sich die Waadtländer und die Berner Alpen, auf der Südseite die Savoyer Alpen mit dem Mont Blanc, die Walliser oder Penninischen Alpen mit Matterhorn und Monte Rosa und die Lepontischen Alpen zwischen Simplon und Gotthard. Der Talboden, vom Schutt der Rhone aufgefüllt, ist auf große Strecken breit, fruchtbar und, besonders seit der Lauf der Rhone eingedämmt worden ist, angebaut. Die Sonne scheint warm und freundlich auf die von den Menschen geschaffenen stattlichen Ansiedlungen herab. Doch so breit das Tal auch ist, die Mauern, die es zu beiden Seiten einschließen und sich stellenweise bis zu 3000 m Höhe über dem Talboden erheben, erzeugen das Gefühl des Gefangenseins. Der Mensch befindet sich auf dem Boden eines von Riesen Händen geschaufelten Grabens, den er sich wohnlich herrichten, aber nicht verlassen kann. Selbst in den Schnellzügen der Eisenbahn, die das Tal auf zwei Drittel seiner Länge, bis nach Brig, durchfährt und die sich aus dem Graben eine künstliche Öffnung im Simplontunnel geschaffen hat, wird man das Gefühl der Einengung nicht los. Als ob jeden Augenblick über der Böschung des Grabens der Kopf eines Riesenkindes auftauchen könnte,

das mit großen, erschreckend neugierigen Augen hinunterlugt, wie sich das Spielzeug Mensch auf dem Boden des Grabens hin und her bewegt.

Das Rhonetal ist ein Längstal zwischen zwei verschiedenen Gesteinsgliedern. Die Mauern zu beiden Seiten sind jedoch nicht ohne Lücken. Von den vergletscherten Gipfeln her haben die Wässer sich Wege zum Tal gebahnt und „Querspaltentäler“ gebildet, wie Désor sie in seinem „Gebirgsbau der Alpen“ richtig nennt. Sie durchschneiden den Schichtenbau des Gebirges ganz oder beinahe rechtwincklig zum Rhonetal und weisen je nach dem geologischen Bau des Gebirges die verschiedensten Formen auf. Bald haben sie wilde, schauerliche, enge Schluchten in die Felsen gebrochen, bald stürzen sie als schäumende Wasserfälle über Querriegel hinweg, die sich ihrem Lauf entgegenstellen; hier fließen sie ruhig durch einen freundlichen, ebenen Talboden, dort haben sie sich tief in Geröllmassen eingefressen.

Die bedeutendsten dieser Seitentäler sind diejenigen auf der Südseite der Rhone im Gebiete der Walliser Alpen, die sich vom Großen St. Bernhard bis zum Simplonpaß erstrecken. Dieser mächtige Gebirgskamm besteht zum größten Teil aus kristallinischem Schiefer. Die gegen Süden ansteigenden Täler haben eine merkwürdig übereinstimmende Formgestaltung. Die Einmündung in das Haupttal erfolgt durch eine mehr oder weniger vertiefte Erosionsschlucht, an deren oberem Ende sich das Tal in zwei längere Paralleltäler verzweigt, die sich in ihrem oberen Teile selbst wieder gabeln.

Von diesen Tälern ist das größte und schönste das **Visp-Tal**, das am gewaltigen Felskamm des Monte Rosa seinen Ursprung nimmt. Zwei Quellarme, die am Gornergletscher entspringende Matter-Visp und die vom Thäligletscher kommende Saaser-Visp, vereinigen sich bei Stalden zur eigentlichen Visp, die nach einem nur 8 km langen Lauf beim Flecken Visp in die Rhone mündet. Das **Saas-Tal** und das von der Matter-Visp durchströmte **Nikolai-Tal** umschließen die prachtvolle Gebirgsgruppe der Mischabelhörner mit einem Kranze der schönsten und

höchsten Bergspitzen. Beide Talarme sind außerordentlich tief eingeschnitten. Das Saas-Tal ist bei Saas im Grund zwischen Dom und Weißmieß nahe an 3000 m, das Nikolai-Tal bei Randa zwischen Dom und Weißhorn 3140 m tief.

Die klimatischen Eigentümlichkeiten des Wallis, seine große Trockenheit und hohe Jahrestemperatur, die durch die Abgeschlossenheit des Rhonetals bedingt sind, finden sich in den Vispertälern besonders stark ausgeprägt. Die Sommer zeichnen sich durch Regenmangel und gleichmäßige Wärme aus, die Klarheit des Himmels bringt eine starke Sonnenbestrahlung mit sich, und das Klima als Ganzes hat ungemein viel Ähnlichkeit mit demjenigen der als trockenste Gegend Europas bekannten katalonischen Hochebene.

Schon Albrecht von Haller hat dieses Land das schweizerische Spanien genannt, wobei er zugleich seinen üppigen Pflanzenwuchs im Auge hatte. Und dieser zeigt gerade im Visp-Tal eine Entwicklung, die mehr als alles andere die Eigenart des Klimas kennzeichnet. An der Einmündung ins Rhonetal reift der Mais auf schweren, langen Ähren, wie sie sich im Tessin nicht schöner finden. Im unteren Teil des Tales, bei Visperterminen, steigen die Weinreben bis zur außerordentlichen Höhe von 1200 m hinan; in dem berühmten Weinberg reift der „Heidenwein“, dessen Reben von den Römern gepflanzt sein sollen. Noch auffallender ist die Höhe, die der Roggen in den Vispertälern erreicht. Es finden sich Roggenfelder oberhalb Saas-Fee in 1800 m und beim Weiler Findelen unweit Zermatt sogar in 2100 m Meereshöhe. Die Ähren zeigen gewöhnlich in der dritten Juliwoche die ersten Staubbeutel, und es bedarf nur der durch die außerordentliche Klarheit der dünnen Luft und die geringe Bewölkung gesteigerten Sonnenbestrahlung, um sie bis Mitte September reifen zu lassen. Auch die Nadelbäume gehen im Wallis, und zwar insbesondere in den Vispertälern, bis zu der ungewöhnlichen Höhe von 2500 m hinan.

Von den beiden Quelltälern der Visp übertrifft das Nikolai-Tal das Saas-Tal an Länge und ist als das Haupttal anzusehen. Seine Bedeutung liegt aber vor allem

darin, daß an seinem oberen Ende ein Glanzpunkt alpiner Pracht liegt: **Zermatt** mit dem Matterhorn. Das ist nicht ein beliebiger Fleck inmitten beliebiger Berge. Hier wird wie an wenig andern Stellen das vollkommene Ebenmaß des Aufbaues erkennbar, das die Alpen vor allen andern Gebirgen der Erde auszeichnet. Der bekannte Botaniker R. H. Francé kann sich in seinem großzügigen Werk „Die Alpen“ nicht genug tun im Preise dieses Ebenmaßes und stellt im Zusammenhang damit den Wettbewerb anderer Reiseziele um die Gunst der Reisewelt als vergeblich hin. „Denn“, sagt er, „in der Bevorzugung der Alpen schlummern ewige Geister, die kein Mensch durchbrechen kann. Die Schweiz wird immer das schönste aller europäischen Länder sein, und in ihr werden immer das Berner Oberland, die Jungfrau, das Matterhorn und die Monte-Rosa-Gruppe den Preis der Schönheit davontragen.“ In der Tat sind der Anblick des Matterhorns von Zermatt und des Monte Rosa vom Gornergrat aus Erlebnisse; keine Beschreibung, kein Bild wird ihnen völlig gerecht.

Liegt das Erlebnis für den modernen Menschen vorwiegend in der Bewunderung des Schönen, so mischt sich doch noch ein Rest des Grauens hinein, das frühere Geschlechter beim Anblick dieser gewaltigen Bergpyramide erfüllt hat. War es dies Grauen, oder war es nur der Mangel eines Verkehrsweges durch die Vispertäler, was Zermatt so lange in einer Art Verborgtheit gehalten hat, ehe es gewissermaßen entdeckt und von begeisterten Touristen aufgesucht wurde? Vom Rhonetal führte und führt noch heute ein einfacher Saumpfad bis Sankt Niklaus, 16 km oberhalb Visp. Von dort bis Zermatt besteht eine Fahrstraße, aber die Beförderungsgelegenheiten waren für Zermatt lange Zeit hindurch von ursprünglicher Unvollkommenheit. Die ersten fremden Reisenden kamen sogar merkwürdigerweise nicht aus dem Rhonetal durch das Visp-Tal nach Zermatt, sondern es waren Goldgräber aus Macugnaga im Val Anzasca auf italienischer Seite, östlich vom Monte Rosa. Zu gleicher Zeit, es war zu Anfang des 19. Jahrhunderts, kam der kühne Gebirgsforscher de Saussure aus Genf mit

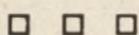
einem zahlreichen Führer- und Trägertroß von Süden über den Theodulpaß ins Mattertal und erregte durch sein Erscheinen bei der Bevölkerung solches Befremden, daß er selbst beim Pfarrer weder Wein noch Speisen erhielt und schließlich bei einer Art Wirt Gewalt brauchen mußte, um für sein gutes Geld das Notwendigste zu erhalten. Erst vom Jahre 1835 an erhielt Zermatt häufiger Besuch. Die erste Fremdenherberge geht auf das Jahr 1839 zurück; eine Ausdehnung nahmen die Einrichtungen zur Aufnahme Fremder erst, als im Jahre 1854 Alexander Seiler aus Blitzingen im Oberwallis mit scharfem Blick den hohen Wert dieser Alpenstation erkannte. Seiler war ein Organisator großen Stils, der in unausgesetzter Arbeit aus Zermatt einen der ersten und bedeutendsten alpinen Kurorte gemacht hat.

Die letzte Schranke in der Entwicklung von Zermatt hat dann die Bahnlinie durchbrochen, die heute von Visp im Rhonetal nach Zermatt hinauffährt und in den Jahren 1888 bis 1891 gebaut wurde. Sie bildet bei den schon erwähnten mangelhaften Wegeverhältnissen des Tales nicht nur dessen wichtigste, sondern sozusagen die einzige Straße desselben.

Einige technische Angaben über diese Bahn mögen hier der Beschreibung voraufgeschickt werden. Die Eisenbahn Visp—Zermatt ist eine Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 1 m und einer Gesamtlänge von 35 km. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Endpunkten der Bahn beträgt 954 m. Er hätte in einer durchgängigen Steigung von 30⁰/₀₀ mit Adhäsionsbetrieb überwunden werden können. Der natürliche Bau des Tales, das in einzelne stark ausgeprägte Stufen zerfällt, zwang aber dazu, größere Teilstrecken als Adhäsionsbahn mit geringer Steigung anzulegen und die dazwischenliegenden Steilhänge durch Einfügung von Zahnradstrecken zu überwinden. Die höchste Steigung der Adhäsionsstrecken ist 45⁰/₀₀, diejenige der Zahnradrampen, deren Länge insgesamt 8 km beträgt, 125⁰/₀₀. Die Zahnradstange ist nach dem System Abt gebaut, das auf verschiedenen Schweizer Bergbahnen Anwendung gefunden und sich ausgezeichnet bewährt hat. Auf der Strecke

zwischen den Schienen befindet sich eine doppelte Zahnstange mit wechselweise angeordneten Zähnen, in die das Zahnrad der Lokomotive mit gleichfalls abwechselnden Zähnen so eingreift, daß immer vier Zähne zugleich einhaken. Fünf verschiedene Bremssysteme gewährleisten völlige Sicherheit der Fahrt. Der Betrieb erfolgt durch Dampflokomotiven, die auf den Adhäsionsstrecken eine Geschwindigkeit von 35—40, auf den Zahnradstrecken von 12—15 km in der Stunde entwickeln. Die ganze Strecke wird in etwas weniger als zwei Stunden zurückgelegt.

Und dann haben die Wagen breite, große Fenster, die ganz heruntergelassen werden können. Denn die Fahrt auf solcher Bahn soll nicht nur der Beförderung, sondern auch dem Schauen dienen; ihm gibt die großartige Bergwelt, die die Bahn durchfährt, reichlich Nahrung.



Brig und Visp.

Vom Genfer See steigt das tief eingeschnittene Rhonetal auf etwa 112 km Länge nur ganz allmählich an. Die Landzunge La Bataillière, die von der stark mit Sinkstoffen beladenen Rhone in den Genfer See hinausgebaut worden ist, liegt 374 m hoch; der Talboden, in welchem sich die vom Simplon kommende Saltine in die Rhone ergießt, hat eine Meereshöhe von 680 m.

In diesem fruchtbaren, weiten Talboden am Eingang zum Simplon liegt das Städtchen **Brig**, das als Ort wie als Verkehrsknotenpunkt eine wechselvolle Geschichte hinter sich hat. In Brig findet die vom Genfer See her angelegte Eisenbahnlinie eine Schranke an dem nunmehr stärker ansteigenden Talboden und an den das Tal rings einschließenden hohen Bergen. Sie hat diese Schranke in dem 20 km langen Simplontunnel, dem längsten Tunnel der Welt, durchbrochen und sich einen Weg nach Italien gebahnt. Über den Berg hinüber führt zum gleichen Ziel die von Napoleon I. angelegte Simplonstrabe, die zu den schönsten und am meisten begangenen Bergstraßen der Schweiz gehört. In

der Richtung nach dem oberen Tal beginnt in Brig die Straße, die sich nahe dem Rhonegletscher teilt und über den Grimselpaß ins Berner Oberland, über die Furka



Brig gegen Belalp und Eggishorn. □ Wehrli A. G., Kiltchberg-Zürich.

ins Urnerland führt und deren Postwagen nun durch die neue Furkabahn verdrängt worden sind und nur noch den Grimselpaß befahren. Von der Berner Seite kommt die

Lötschbergbahn herab und vereinigt sich in Brig mit der Simplonlinie. Schließlich ist auch Brig der natürliche Ausgangspunkt für den Besuch der Vispertäler mit Zermatt.

Der Name Brig erscheint zuerst in Walliser Urkunden des 13. Jahrhunderts. Der Ort wurde jedenfalls bald ein Mittelpunkt des schon damals diese Gegend rege durchflutenden Verkehrs und wuchs rasch zu großer Wohlhabenheit heran, so daß die Bezeichnung *Briga dives*, d. i. das reiche Brig, sprichwörtlich wurde. Manches heute noch bekannte Walliser Patriziergeschlecht hatte hier seine Wiege, so das noch in Ansehen stehende Geschlecht der Stockalper, das dem Wallis drei große Staatsmänner geschenkt hat. Von dem bedeutendsten derselben, dem „großen“ Kaspar Stockalper, geht heute noch die Rede, daß er „von Lyon bis Mailand auf seinem Eigentum habe übernachtet und einkehren können“. Von ihm stammt das mitten in der Stadt gelegene Schloß mit den drei mächtigen viereckigen, von Zwiebelkuppeln gekrönten Türmen und dem einzig schönen Hof. Wer das Tor offen findet, mag einen Blick in den weiten, leeren Raum tun, den Bogengänge in italienischer Art einfassen, und dieses Bild einer entschwundenen Zeit mit wehmütigem Entzücken in sich aufnehmen. Bei festlichen Anlässen aber füllt sich auch heute noch der Hof mit frohen Menschen, die einer Musikaufführung oder einer Weiherede lauschen: dann scheint er aus dem Schlaf erwacht, scheint er seiner wahren Bestimmung wiedergegeben zu sein und strahlt in einer feierlichen Pracht, die durch die Spuren des Alters nur noch eindrucksvoller wird.

Zwei andere bemerkenswerte Bauten von Brig verdanken ihre Entstehung den Jesuiten, nämlich die 1687 auf einer Anhöhe nördlich der Stadt erbaute Kirche und das 1662—1672 errichtete Schulgebäude, das heute die Kantonsschule enthält. Auch sonst ist Brig an alten schönen Häusern und malerischen Winkeln reich, trotz seiner Kleinheit — es zählt nur rund 2500 Einwohner. Enge, steingepflasterte Gassen werden von steinernen Häusern eingefast, deren Bauart mit den hohen Fenstern und den Balkons und Loggien an diejenige der nahen italienischen Ortschaften gemahnt. Hier

kehrte Goethe auf seiner zweiten Reise durch die Schweiz am 10. November 1779 „in einem artigen Wirtshaus“ ein. Es zog ihn ins obere Wallis, und er erwähnt in seinen Briefen die Verkehrslage von Brig, die damals schon die gleiche war wie gegenwärtig.

Wenn heute der Verkehr von Reisenden das Städtchen erfüllt, das eine richtige Durchgangsstation ist, so äußert er sich nicht hastig und geschäftsmäßig, sondern hat sich mit den alten Häusern und Winkeln etwas von der Gemächlich-



Brig, Stockalper Palast.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

keit und der Umständlichkeit der alten Zeit in die Gegenwart hinübergerettet. Wenn am Bahnhof die elektrischen und die Dampf-Lokomotiven durcheinanderfahren, wenn unten der Zug der Furkabahn pfeift, wenn der Postillon des Simplon-Postwagens mit der Peitsche knallt und zwischen dem Lärm der zur Fahrt über den Simplon bestimmten Pferdefuhrwerke die Huppe der Autos ertönt, so haben Ohren und Augen ihre Freude daran; da ist die alte Reiseromantik lebendig. Ein wenig Zeit hat hier jeder, die Ferienstimmung

herrscht vor, und so widmet man gern einen halben Tag und eine Nacht dem anheimelnden Städtchen, das einst so groß und reich war und sich anschickt, es wieder zu werden.

Bevor wir uns nun zur Reise von Brig nach Zermatt anschicken, müssen wir uns erst überzeugen, daß unsere Bahnlinie erst in Visp beginnt. Eine eigene Verbindung zwischen den beiden einander so nahen Linien, der Visp-Zermatt- und der Furkabahn, besteht jedoch noch nicht. Sie ist zwar nur eine Frage der Zeit, da die von Brig nach Andermatt und Disentis führende Furkabahn gerade im Hinblick auf eine derartige Verbindung die gleiche Spurweite und dieselbe Zahnstange wie die Eisenbahn Visp—Zermatt für ihren Betrieb angenommen hat. Auch die Rhätische Bahn mit den Anschlußlinien von Disentis nach Davos und nach dem Engadin hat die gleiche Spurweite. Vorläufig stehen aber dem Bau der Verbindungslinie die Bundesbahnen entgegen, die nicht gern einen Teil ihres Verkehrs zwischen den Stationen Brig und Visp an eine andere Bahn abtreten.

Wir benutzen also bis Visp die Simplonbahn ein Stückchen talabwärts. Es ist übrigens nur eine Fahrt von 12 Minuten, die größtenteils der Rhone entlang führt. Rechts sehen wir die Linie der Lötschbergbahn ansteigen, links verbindet eine schnurgerade Pappelallee Brig und das Dorf Glis mit seiner weithin sichtbaren Kirche. Wir durchfahren den Gamsensand, eine Schutthalde, die die Gamsa, der aus dem Nanztale kommende Wildbach, im Laufe der Zeiten aufgeschüttet hat. Das oberhalb dieser Schutthalde gelegene Dorf Gamsen hat sich gegen die Ausbrüche der Gamsa durch eine fast 1 km lange Mauer geschützt, die sich vom Talausgang in gerader Linie bis nahe an die Rhone zieht und zu beiden Seiten von Türmen eingefast wird. Ihre ursprüngliche Bedeutung scheint die einer Talsperre gewesen zu sein, die zum Schutz vor den Einfällen der Savoyarden errichtet wurde. Sie ist noch gut erhalten, stellenweise mehr als 4 m hoch, $1\frac{1}{2}$ m mächtig und am oberen Ende mit einer Brustwehr versehen. Die Fabrik, die wir über dem Dorf am Austritt der Gamsa aus ihrer wilden Schlucht bemerken, ist

eine Dynamitfabrik, die den zum Bau des Simplontunnels nötigen Sprengstoff geliefert hat.

Die Berge rücken nun näher aneinander, Rhone, Bahn und Straße treten hart an den bewaldeten südlichen Hang heran. Rechts bemerken wir erst den kleinen Weiler Brigerbad mit einer wenig bekannten und besuchten Mineraltherme, dann das Dorf Lalden am Fuße der von künstlichen Wasserläufen, den sogenannten Bisses, bewässerten Steilhänge von Mund.



Visp und der Balfrin.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

Eine auffällige alte Brücke führt von Lalden nach Visp über die Rhone, die in dem hier wieder breiter gewordenen Tal dem nördlichen Hang nähertritt, während die Bahn der nun sichtbar werdenden Talmündung der Visp zustrebt.

Visp, dessen ältere und schönere Bezeichnung *Vispach* lautet, liegt auf einer felsigen Höhe rechts über der Visp und am Ausgang des Rhonetals, zum Teil auch am Fuß dieses Felsens und am linken Ufer der Rhone. Der Ort wird nicht so häufig besucht, wie er es seiner malerischen

Lage und seiner Reize wegen verdiente. Er steht hierin gegen Brig heute ebenso zurück wie schon in früheren Zeiten. Visp ist älter als Brig. Verschiedene Chroniken, denen man Glauben schenken darf, obwohl keine Urkunden bestehen, versichern, daß Visp, oder wenigstens sein Schloß, die im 14. Jahrhundert zerstörte Hübschburg der Grafen von Visp, seit Zerfall der Römerherrschaft bestehe. Noch gegen Ausgang des Mittelalters war Visp der Sitz zahlreicher edler



Im Zermatter Tal und die Mischabel.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

Geschlechter und führte den Beinamen *Vispia nobilis*. Stolz und Prachtliebe der Visper Adligen waren so groß, daß sie sich eine eigene Kirche erbauten, weil sie es für unter ihrer Würde hielten, mit dem Volke einen gemeinsamen Gottesdienst zu haben. Daher kommt es, daß Visp heute noch zwei große, schöne Kirchen aufweist. Wie aber allerorten Handel und Verkehr siegreich über das Rittertum hinwegschritten, so mußte sich auch die stolze, edle Stadt vom nahen Brig mit dem Verkehr über den Simplon und

der Prachtentfaltung der Stockalper, mußte sich *Vispia nobilis* von *Briga dives* überflügeln lassen. Visp ward zudem vielfach von Kriegsgeschrei, Feuersbrunst und Erdbeben heimgesucht und schwer geschädigt. In lebhafter Erinnerung des lebenden Geschlechtes ist noch das große Erdbeben, das am 25. Juli 1855 begann, sich am 26. Juli noch stärker wiederholte und bis in den Dezember desselben Jahres ständig neue Stöße nachsandte. Es brach als wahre Katastrophe über Visp und die Vispertäler herein. Die „Raccards“ oder Heustadel begannen auf ihren Holzpflocken zu tanzen und wurden gegen einander geschleudert, Häuser krachten, Dächer und Dielen stürzten ein.

Ist heute infolge dieser Ereignisse auch mancher Neubau in Visp zu sehen, so stehen doch noch viele der altertümlichen, düsteren Häuser, im Baustil an Italien gemahnend, mit wappengeschmückten Toreingängen; zerfallene Burganlagen und hochaufschießende Türme, enge, gewundene Gäßchen mit spitz aus dem Boden ragenden Pflastersteinen erinnern an die frühere Höhe des Gemeinwesens, das langsam beginnt, am heutigen Leben wieder Anteil zu nehmen.

Auch von weitem gesehen, macht Visp mit seiner gedrängten Häusermasse, aus der die Türme hoch emporragen, fast den Eindruck einer italienischen Stadt. Die prachtvolle Bergpyramide, die sich über dem Orte erhebt, ist der 3802 m hohe Balfrin, der äußerste nördliche Vorposten der Mischabelgruppe über der Vereinigung der Täler von Saas und Zermatt. Dem Besuch dieser Täler gilt die Fahrt mit der Bahn, die in Visp ihren Ausgang nimmt.

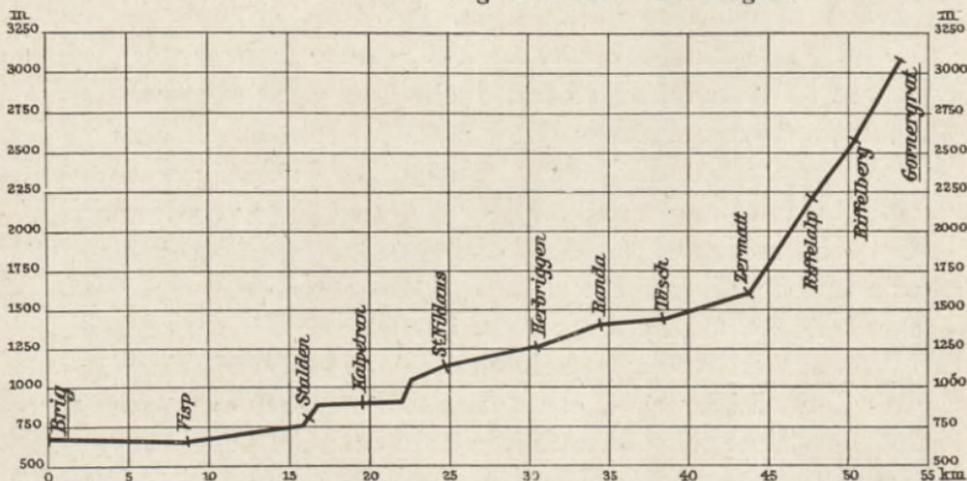


Das Visp-Tal und Stalden.

Visp — Stalden (7,3 km).

Als Visp-Tal im engeren Sinne bezeichnet man den von der vereinigten Visp durchflossenen untersten Talabschnitt des ganzen Systems der Vispertäler von Stalden bis zum Rhonetal, während die großen Quelltäler als Nikolai-Tal und Saas-Tal besonders unterschieden werden. Den schönsten Blick über das Visper Tal erhält man von der Anhöhe, auf der die Kirche Saint Martin in Visp steht: im

Profil der Strecke Brig—Zermatt—Gornergrat.



Die Höhe ist im Verhältnis zur Entfernung 7 mal zu groß genommen.

Expedition von Henschels Telegraph, Frankfurt a. M.

Geogr. Anstalt von Velhagen & Klasing, Leipzig.

Hintergrund füllt der kühn und trotzig aufstrebende Balfrin den Talausschnitt, am Gehänge vor dem in die Sonne getauchten Dorf Visperterminen klettern die Weinberge von Staldenried und die Heidenreben bis zur Höhe von 1200 m hinan. Auf der gegenüberliegenden Seite erscheinen die Weinreben von Neubrücke über dem malerischen Weiler dieses Namens und ziehen sich an dem Felsen in die Höhe, der die über 1300 m hohen Terrassen von Zeneggen trägt. Hier sehen wir felsige Steilhänge abstürzen, auf deren Rücken südostwärts gerichtete Stufen zahlreiche Weiler tragen. Die Talseite von Visp dagegen steigt in gleichmässig anmutigem

Schwung an und trägt die von gestuften Gärten und Feldern umrahmten Häusergruppen, Häuser und Hütten der umfangreichen Gemeinde Visperterminen.

Der trockene Boden dieses östlichen Gehänges wird durch die dem Wallis eigentümlichen Bisses befruchtet. Die Bisses sind Wasserkanäle, die von den Wildbächen in langer Leitung nach den Wiesen und Feldern herübergeführt werden, welche der Bewässerung entbehren. Hier ist eine Wasserleitung vom Ursprung der Gamsa, im Hintergrund des Nanztales an, über drei Stunden weit mit größter Mühe hergeführt worden. Diese Bisses, die „heiligen Wasser“ in J. C. Heers bekanntem Roman, werden täglich in ihrer ganzen Länge besichtigt, um Schäden sogleich ausbessern zu können. An gefährlichen Stellen der Leitung, wo das Gelände häufigen Erdschlipfen ausgesetzt ist, enthalten sie einen sogenannten Wuhrenwächter. Ein kleines, durch die Wasserkraft betriebenes Rad setzt einen oder zwei Hämmer in Bewegung, die auf ein hohles Brett, das Urbild eines Resonanzbodens, aufschlagen. So lange die Wuhre die gewöhnliche Wassermenge führt, arbeitet der Wächter und verkündet durch seine Schläge, daß sich die Leitung in gutem Zustand befindet. Man hört diese Schläge stellenweise bis hinunter nach Visp.

Die Eisenbahnfahrt, zu der wir uns in **Visp** (654 m) anschicken, zeigt allerdings von den geschilderten Eigentümlichkeiten des Tales nur wenig, und auch von Visp selbst sieht man nicht viel mehr als einen Umriß. Der Zug steht auf der andern Seite des Bahnhofs der Simplonlinie im Talboden, und die kleine Lokomotive, die breiten, langgestreckten, auf niedrigen Rädern laufenden Wagen stechen merkwürdig von der Riesenmaschine und den Vierachsern des Expreszuges, ihres großen Bruders, ab. Es geht sogleich der Visp zu, die sich durch ihre grauweiße Farbe als echter Sohn der Berge, als Gletscherabkömmling ausweist. Klar und rein sind nur die aus Quellen oder Seen entspringenden Wässer. Die vom Ursprung der Täler, von den Gletschern kommenden Wasserläufe aber, und das sind die meisten der großen Schweizer Ströme und ihre Hauptzuflüsse, führen von den schuttbedeckten Gletschermoränen

die weißliche Gletschermilch talwärts. So viel Geschiebe sie auch unterwegs abladen, erst in den tiefen, großen Seen klären sie sich vollkommen. Es geht ihnen wie dem jungen, von unklaren Gefühlen erfüllten, einherstürmenden Menschen, der ins Leben tauchen muß, um Ruhe und Klarheit zu erwerben.

Visp, von dem die rasche Fahrt nur noch einen kurzen Überblick mitzunehmen gestattet, sendet noch die Fahrstraße ins Rhonetal abwärts auf einer Holzbrücke über das Flübchen, dessen Namen es trägt; dann windet sich die Bahn flußaufwärts. In den steil ansteigenden Rebhängen rechts stehen einzelne Steinhäuser. Links zieht sich in dem mit Häusern und Hütten bestreuten, sanft gewellten Gelände der Saumweg unweit der Bahn im Talboden hin. Das Bett der Visp ist von zahllosen graugrünen Eleagnus-Sträuchern eingesäumt, die im Herbst rote Beeren tragen. Den Talabschluß bildet der schöne Balfrin; der kleine Felszahn zu seiner Rechten gehört zur 3135 m hohen Edelspitze (Gabelhorn), einem der nördlichen Vorberge der Balfringruppe, die lange Zeit für unbesteigbar galt, bis sie nach wiederholten vergeblichen Versuchen 1901 endlich doch bezwungen wurde.

Bald nähern sich die Talhänge einander und engen Fluß, Straße und Bahn ein. An der engsten Stelle erhebt sich die Straße und setzt in einer Brücke mit einem einzigen prachtvollen Bogen über die Visp, auf deren gegenüberliegenden Seite eine kleine Häusergruppe liegt. Diese trägt den Namen Neue Brücke, nach dem Bauwerk, das ihr Zweck und Daseinsberechtigung gewesen sein wird, als es in einer heute schon wieder lange entschwundenen Zeit errichtet wurde. Nur zu rasch ist der schöne und kühne Brückenbau mit dem kleinen Oratorium auf der höchsten Stelle des Bogens unseren Blicken entschwunden.

Jetzt setzt die Bahn selbst auf einer eisernen Brücke über die Visp. Unmittelbar hinter der Brücke beginnt eine Steilrampe; die Fahrt wird verlangsamt, und ein Knacken zeigt an, daß die Zahnräder der Maschine und der Wagen in die Zahnstange eingreifen, die auf eine 964 m lange

Strecke uns die Steigung bis Stalden überwinden hilft. Mehr und mehr versinkt der auf eine längere Strecke versandete Talboden unter uns; im Ackersand der Talaue unterhalb Stalden steht ein der Société de la Lonza gehöriges Elektrizitätswerk, das seine Wasserkraft aus einem von der Saaser-Visp bei Balen in 1450 m Höhe abgeleiteten, 10,5 km langen Stollen erhält; aus 700 m Höhe stürzt das Wasser durch eine doppelte Metallr hrenleitung herab und



Brücke bei Stalden.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

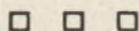
dient zur Erzeugung von gegenwärtig 25 000 PS. elektrischer Kraft, die aber nach Ausbau des Werkes auf das Doppelte vermehrt werden können. Die Höhe darüber trägt eine freundliche, grüne Matte, auf der sich die braunen Häuser von Staldenried um ein freundliches, weißes Kirchlein scharen. Das große Tal, das sich links öffnet, ist das Saas-Tal. Tief unten vereinigen Saaser- und Matter-Visp in einer Schlucht ihre brausenden Wässer.

Wir genießen während der langsamen Fahrt einen schönen Rückblick ins Tal und auf die Berner Alpen jenseits der

Rhone. Es sind die Berge, die das Baltschieder-Tal umschließen und unter denen das Stockhorn, das Breitlauihorn und das Lötschentaler Breithorn hervorragen.

Auch **Stalden**, wo die Bahn jetzt auf 803 m Höhe Halt macht, erfreut durch ein überaus malerisches und freundliches Aussehen. In 834 m Meereshöhe gedeihen und reifen noch alle Sorten Kern- und Steinobst einschließlich der Nüsse; viel früher als im Haupttale, das im Frühjahr häufig kalten Winden ausgesetzt ist, grünen hier die fetten Matten. Allerlei Gemüse werden gezogen, und der Spargel wächst sogar wild. Die Reben werden nach italienischer Art in Spalieren gezogen und geben einen recht annehmbaren Tropfen. Einst beschattete den Dorfbrunnen ein Rebstock, der 30 cm im Umfange maß und das sprichwörtliche Wahrzeichen Staldens war; leider erfror er im äußerst kalten Winter 1879 auf 1880, und seitdem sind nur einige Stücke dieses Stammes im Rathause zu Stalden zu sehen, wo sie aufbewahrt werden.

Die Lage Staldens auf einem Felsvorsprung über der Vereinigung der Matter- und der Saaser-Visp ist reizend, und auch der Ort selbst voll entzückender Motive. Aus einer eng zusammenhängenden Gruppe von Häusern und Scheunen ragt auf einsamer Höhe die romanische Kirche mit ihrem spitzen Glockenturm hervor und beherrscht weithin das ganze Tal. Das Ganze ist ein Maler- und Poetenwinkel, in dem das entzückte Auge immer wieder neue Schönheiten entdeckt. Nur schlecht will dazu das Treiben der Hoteldiener, Führer, Zeitungsverkäufer passen, das während der Sommerzeit den Ort in der Gegend des Bahnhofs erfüllt. Aber es gehört wohl auch dazu, und wir haben es ja leicht, diesem Treiben zu entrinnen, wenn wir wollen. Wenige Minuten Weges, und wir finden uns wieder der Stille der Natur zurückgegeben.



Das Saas-Tal.

Unverfälschte Natur ist es, die uns vor allem bei einer Wanderung durch das Tal erwartet. Nicht als ob dort die Menschen nicht auch Wohnungen gebaut und Wege angelegt hätten, als ob die Natur nicht den Stempel ihres Einflusses trüge. Unverfälscht dünkt sie uns, weil die Größe ihrer Macht hier ungebrochen ist und der Mensch sich ihr noch



Am Eingang ins Saas-Tal.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

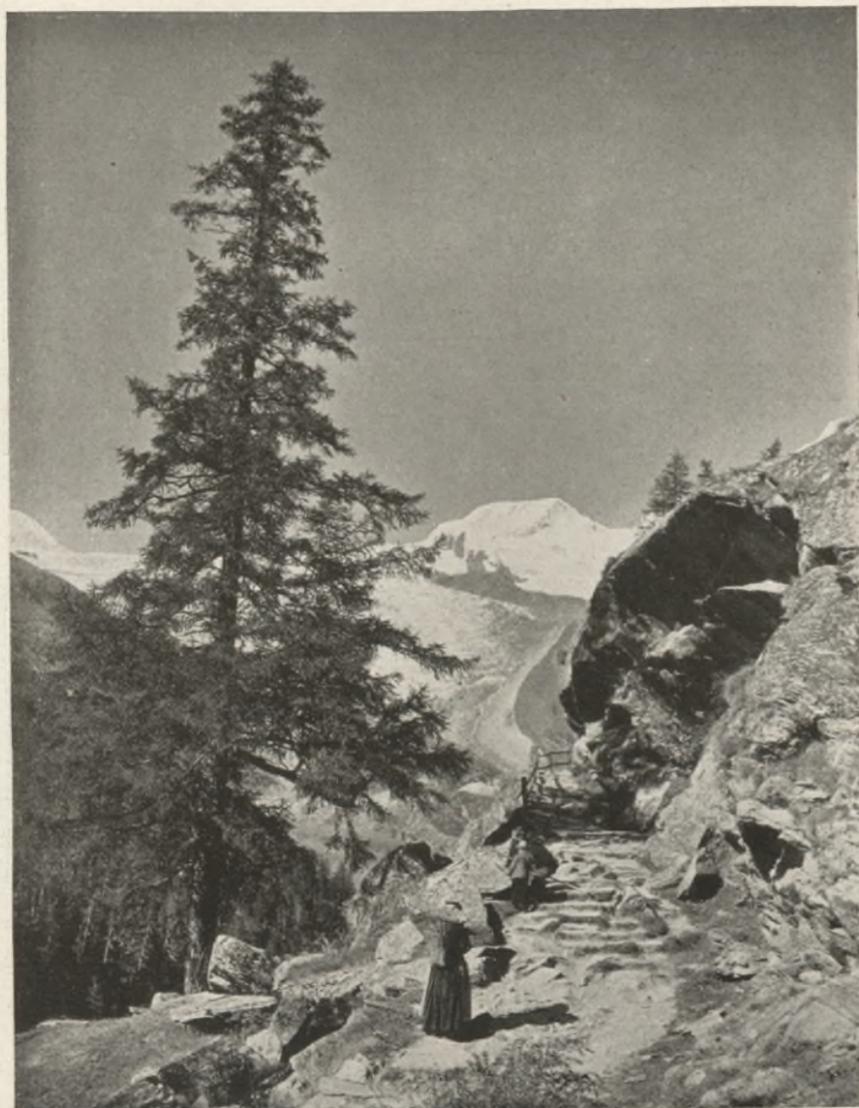
völlig unterordnet. Nur an wenigen Stellen will uns daher das Saas-Tal romantisch erscheinen. Denn zum Romantischen gehört das Gefühl völliger Sicherheit den Naturgewalten gegenüber. Ein dunkles und doch deutlich wahrnehmbares Gefühl bemächtigt sich unser und läßt sich nicht abweisen, daß ihre Macht Gefahren für uns in sich birgt und unsere Kräfte ihr nicht mehr gewachsen sind oder ihr höchstens die Wage halten. Dann wühlt der Natureindruck unsere Sinne ganz anders auf, als eine freundliche Romantik es vermöchte.

Durch das lange und enge Saas-Tal führt von Stalden (803 m) nach Saas im Grund und dem höher gelegenen Touristenort Saas-Fee ein Saumweg, der an sich weder schreckenerregend, noch etwa gar gefährlich ist. Selbst die Kinnbrücke, die uralte Steinbrücke über die 65 m tiefe Schlucht, in der die Matter-Visp kurz vor ihrer Vereinigung mit der Saaser-Visp brodelt, sieht so sicher und vertrauenerweckend aus, daß wir der Schlucht fast noch den Charakter des Romantischen zuerkennen. Aber je weiter wir den Schienenstrang der Eisenbahn hinter uns lassen, desto mehr entfernen wir uns auch von allem, was wir als selbstverständliche Errungenschaften unseres Zeitalters hinzunehmen gewohnt waren. So wenig wie eine Eisenbahn, gibt es hier eine Landstraße und Wagenverkehr. Wer nicht zu Fuß gehen will, reist wie in alten Zeiten auf dem Reittier, das zugleich die Güterbeförderung übernimmt. Hier im Saas-Tal, wie in den Tälern des Wallis meistens, ist es das geduldige, ausdauernde und kräftige Maultier, dem die Lasten aufgebürdet werden. Ruhig und stetig klimmt es mit den zierlichen Beinen die Straße hinan, indem es an steileren Stellen in Schlangenlinien geht, um die Steigung zu mildern; und mit rührender Behutsamkeit geht es abwärts, jeden trügerisch lockeren Stein vermeidend.

Die große Mehrzahl der Reisenden, darunter die reichsten und anspruchsvollsten Touristen beiderlei Geschlechts, ziehen aber vor, zu Fuß zu reisen und nur ihr Gepäck den Maultieren der Gasthäuser oder der Post anzuvertrauen. Vier Stunden nimmt der Weg bis Saas im Grund in Anspruch, eine weitere Stunde bis Saas-Fee, und auf dem ganzen Wege begleitet den Wanderer das Rauschen der Saaser-Visp, bald stärker, bald schwächer, ohne daß ein Entrinnen möglich wäre. Die hohen Seitenwände des schmalen Grabens, auf dessen Grund wir wandern, verstärken diesen Eindruck: hier sind wir eingeschlossen, sind einer unbekanntten Macht und ihrer Willkür hilflos preisgegeben.

Die Talsohle, in der die Visp eine Felsschranke nach der andern in enger Schlucht durchbricht oder in schäumendem Wasserfall überspringt, läßt wenig Raum für mensch-

liche Siedelungen. Erst nach über einstündigem Weg, der nur an den wenigen armseligen Hütten von **Resti** (928 m) vorbeigeführt hat, treffen wir wieder eine etwas geräumigere



Im Saaser Tal, Blick auf den Alphubel.

Wehrli A.G., Kilchberg-Zürich.

Talstufe und ein wirkliches Dorf, **Zen Schmieden** (1084 m), mit einer einfachen, schon von weitem sichtbaren Kirche. Es folgen noch einige weitere Häusergruppen, die zusammen die

230 Einwohner zählende Kirchgemeinde **Eisten** bilden. Ein Felsvorsprung, der diesen unteren Teil des Tales abschließt, die Hutegg (1246 m), gewährt einen prächtigen Rückblick ins Tal, über dessen Ausgang sich die Bergriesen des Berner Oberlandes jenseits des Rhonetales erheben, aus denen die schöne Pyramide des Bietschhorn hervorragt.

Oberhalb der Hutegg überschreiten wir die Visp auf einer Steinbrücke. Früher stand hier eine der für die Vispertäler charakteristischen Holzbrücken, von denen wir auf dem Wege noch mehrere, darunter einige über schwindelnd hohe Schluchten geschlagen, antreffen. Der Bau dieser Brücken erfolgt so, daß mehrere Reihen roh bearbeiteter Tannen von jedem Ufer gegen die Mitte des Stroms ihrer Länge nach übereinander gelagert werden. Die Köpfe der oberen Reihen ragen immer über die der unteren hervor, und so nähern sich allmählich die Vorderteile der Lager gewölbeartig einander. Die oberen Lager sind an die unteren mit starken Pflöcken befestigt und ihre Endpunkte auf jedem Ufer mit Steinmassen belastet, damit sie weder zur Seite weichen, noch nach vorne das Übergewicht bekommen können. Endlich sind die längsten und stärksten Stämme als Streckbalken über den Zwischenraum zwischen den Endpunkten der beiden Balkenreihen gelegt und bilden so den Schluß des Holzgewölbes. Auf diese Weise werden auch breite Flußläufe hinlänglich sicher überspannt; sie erfordern weder Joche, noch Bögen, Böcke oder sonstige Unterlagen, sind nicht sehr kostspielig und werden vom Landmann selber hergerichtet. Nur machen sie, wenn sie eine Schlucht in beträchtlicher Höhe überspannen, in ihrer ursprünglichen Bauart einen viel gefährlicheren Eindruck als die gleich hohen Stein- oder Balkenbrücken in andern Teilen der Alpen.

Bald hinter der Bodenbrücke bildet das Tal wieder eine Schlucht. Links stürzt der Mattwaldbach in wirbelnden Sprüngen die Bergeshalde hinab, rechts bildet der wasserreiche Schweibach einen einzigen, mächtigen Fall von der hohen Felswand bis ins Tal. An der engsten Stelle dieses Talabschnittes gewahren wir die Anlagen zur Stauung der Saaser-Visp für das Elektrizitätswerk in Ackersand unterhalb Stalden.

Es folgt ein freundlicherer, grüner Talboden mit dem Dorf **Balen** (1519 m), dessen schöne Kapelle uns auffällt. Die vom Wetter schwarz gebrannten Häuser scharen sich um das Gotteshaus wie schutzsuchende Lämmer um den Hirten.

Dann führt der Weg wieder durch dunkeln Wald. Große Felsblöcke bezeichnen die vielen Stellen, an denen Lawinenzüge den Weg schneiden. In der Tat ist das Tal hier sehr den Lawinen-Unglücksfällen ausgesetzt, und nicht selten



Saas-Fee.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

treten verheerende Katastrophen ein, wie die Lawine, die im Frühjahr 1849 einen großen Teil von Balen zerstörte und 19 Menschen das Leben kostete.

Die Menschen, die hier wohnen, sind darum auch ernst und still, von starkem Gottesglauben erfüllt und lärmender Fröhlichkeit abgeneigt. Ihre Kleidung, leider durch die neuere Zeit der Eigenart etwas beraubt, ist bei Männern und Frauen dunkel. Das ganze Tal macht trotz des frischen Grüns der Matten einen ernsten Eindruck, und man versteht den Sinn

der zahlreichen Kapellen und der Kruzifixe, die hier aufgestellt sind und von der innigen Frömmigkeit der Bevölkerung sprechen. Hier legen sie nieder, was sie drückt und ängstigt,



Saas-Fee, Kapelle zur Hohen Stiege.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

hier geben sie, was ihre Kunst zu geben vermag. Und das ist nicht wenig. Fällt schon die Kapelle von Balen durch ihren schönen Rundchor auf, so noch mehr diejenige von

St. Anton (1559 m), auf halbem Wege zwischen Balen und Saas im Grund, und die Kirche von Saas im Grund selbst.

„Es möge deshalb der Wanderer sich nicht verwundern,“ sagt F. O. Wolf in seiner hübschen Monographie der Visper-täler mit Bezug auf den frommen Sinn der Bevölkerung, „wenn er überall am Wege christliche Wahrzeichen aufgerichtet findet: Kreuze zur Erinnerung an jähren Todesfall; Kapellen und Oratorien, als Denkmale allgemeinen Unglücks; prachtvolle Kirchen, als Zeichen der Sühne des erzürnten Himmels.“

Auffällig sind auch die großen Kruzifixe, die außer der Gestalt des gekreuzigten Heilands noch eine Menge Dinge enthalten, deren symbolische Bedeutung jedem, der die Leidensgeschichte kennt, geläufig ist. Da finden sich Leiter, Geißel, Hammer, eine nach unten gekehrte Hand, Speere, von denen einer den in Essig getränkten Schwamm trägt, ein Krug, eine Zange, ein Morgenstern, die Würfel, mit denen die Kriegsknechte um den Rock Christi spielten, und vieles andere mehr. Oben kräht der Hahn, auf dem Kelch steht das Lamm mit der Fahne; vielfach kehren Sonne und Mond wieder, erstere verfinstert und hell, oft auch das Monogramm Christi IHS enthaltend.

Und nicht nur bildnerisch, auch dichterisch drücken die Menschen ihre Gefühle aus. Auf Kreuzen, die Verunglückten gewidmet sind, finden sich Sprüche, die an die Marterln Oberbayerns gemahnen, aber nichts von deren derber, zuweilen den Humor streifenden Art besitzen. Sie fallen hier um so mehr auf, als in andern Teilen der Schweiz keine Spruchkreuze anzutreffen sind. Von den Versen auf den größeren Kruzifixen sei derjenige eines solchen in Saas-Fee hierher gesetzt. Er lautet unter Beibehaltung der Schreibung folgendermaßen:

Zur Schau wird hier der Herr der Welt Dem ganzen
Volke vorgestellt. O Sünder blick in Dich hinein,
Da ruht der Grund von Jesu Bein. Was unsere Sünden-
last verbrochen, das wird an Gottes Sohn gerochen.
Gedenke an Jesu grosses Leiden, So wirst Du die
Sünde meiden. 1893.

So wild und tyrannisch die Natur hier auch ist, so kargt sie auf der andern Seite doch nicht mit Gaben. Das Klima ist verhältnismäßig milde, so daß Gemüse, Kartoffeln und Roggen gedeihen. Noch in der Höhe von über 1800 m finden sich Getreidefelder. Freilich erfordern sie die ganze Arbeitskraft und Geduld eines harten Geschlechts. Auf den meist an steilen, der Sonne zugekehrten Hängen angelegten Feldern sieht man im September, wenn die Halme reifen, Männer oder Frauen auf den Knien mit der Sichel das in der Hand zusammengeraffte Korn schneiden. Und dann wird der Dung in den selbstgeflochtenen Tragkörben von merkwürdiger, unten spitz zulaufender Form auf dem Rücken hinaufgeschleppt und auf dem Feld ausgebreitet.

Saas im Grund (1562 m) ist ein ansehnliches Dorf, in anmutigem Wiesenplan gelegen und von zahlreichen Gletschern und den höchsten Bergspitzen der Schweiz umgeben. Es liegt ungefähr in der Mitte des Tales, über das man von hier, besser noch von der Kapelle St. Anton, einen schönen Blick hat. Der Hintergrund wird vom Mittaghorn, Eginenhorn, Allalinhorn, Mittelgrat, Stellihorn, Nadelgrat und Schilthorn eingefasst, die bis zu 4000 m Höhe emporsteigen. Dort oben ist ein Berggebiet von ernster, eindringlicher Größe, das im Sommer zahlreichen Touristenbesuch erhält.

Von Saas im Grund steigt das Tal zunächst wenig bis zu dem eine Stunde entfernten Dorf **Allmagell** (1679 m), dem Ausgangspunkt für die Bergkette südlich vom Weißmieß (4031 m), die das Saaser Tal vom Gebiet des Simplon trennt. Nach weiteren zwei Stunden stärkeren Steigens gelangt man an den Moränen des Allalingletschers vorbei zum weißgrünen Mattmarksee (2123 m) in einer Landschaft von düsterer, eindringlicher Größe. Es ist ein alpiner Moränenstausee am Fuße des Allalin- und des Schwarzenberggletschers. In der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts reichten diese noch bis an den See, der Allalingletscher staute ihn. Wenn die Wassermenge keinen genügenden Abfluß durch die Spalten im Eis fand, dann durchbrach der See den zu schwachen Eis- und Moränen-

damm und verwüstete in verheerender Flut das ganze Tal. Der letzte dieser Ausbrüche fand 1850 statt. Seither sind die Gletscher zurückgegangen, die Gefahr ist für längere Zeit vorüber, wenn auch ein neuerliches Vorrücken im Bereich der Wahrscheinlichkeit liegt. In den Schuttmassen, die der Schwarzenberggletscher zurückgelassen hat, befindet sich der Blaue Stein, ein prachtvoller erratischer Serpentinblock, einer der gewaltigsten Erratiker der Alpen. Der etwa



Mattmarksee bei Saas-Fee.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

6600 Kubikmeter große Block ist noch 1820 durch den Schwarzenberggletscher eine Strecke weit fortgeschoben worden, ein Beweis für die Kraft der sich bewegenden Eismassen.

Das Tal endet am Monte Moropaß (2862 m), über den ein Fußweg nach Italien in das Anzascatal hinüberführt. Dieser Paß war vor Vollendung der Simplonstrabe der gewöhnliche Übergang aus dem Wallis nach Italien.

Der Hauptstrom der Reisenden und Touristen aber wendet sich von **Saas im Grund** dem 1798 m hoch gelegenen Berg-

dorf **Saas-Fee** zu, wo der Sommer ein reges Bergsteigerleben erstehen läßt, und wo auch ein allerdings mehr anspruchsvoller als neuzeitlicher Gasthauskomfort nicht ganz unbekannt ist. Es liegt auf einer Matte in einer Ausweitung des Saas-Tales, einem offenen, im Halbrund ansteigenden Talkessel, den die vom Dom, Alphubel und Allalinhorn kommenden Gletscher umschließen. Das großartige Schlußstück dieses ganzen Halbkreises bildet der Saas-Fee gerade



Der Feegletscher mit Mischabel-Gruppe.

Aug. Rupp, Saarbrücken phot.

gegenüber liegende prachtvolle Feegletscher. Die Hochtouren, die von hier aus unternommen werden, gehören zu den schwierigsten und reizvollsten des ganzen Alpengebietes, und der Bergsport beherrscht daher hier alles. Den Glanzpunkt, auch in touristischer Hinsicht, bildet der 4554 m hohe Dom, die höchste Spitze der gewaltigen Mischabelgruppe, die das Saas-Tal vom Nikolai-Tal trennt. Seine Gesellen überschreiten immer noch die Höhe von 4200 m, und die dazwischen liegenden Pässe, über die man nach St. Niklaus und Zermatt gelangt, weisen Höhen von 3600 und 3800 m auf.

Auf einem der Wege von Saas im Grund nach Saas-Fee findet man noch ein ebenso merkwürdiges wie rührendes Zeugnis der frommen Kunst des hier ansässigen Volkes. Da sind in 14 Oratorien die Leidensstationen des Heilandes dargestellt. Durch kleine, vergitterte Fenster blickt man auf eine Art Puppenbühne. Die etwa einen viertel Meter hohen Figuren sind in naiv realistischer Auffassung, doch mit bedeutender Kunst in Holz geschnitzt und bemalt, die Ausstattungsgegenstände sind der Natur möglichst getreu nachgebildet als Decken, Stickereien, Waffen usw.; den Hintergrund aber bildet ein gemalter Prospekt mit einer der Szene angepaßten Darstellung. Ein starker Eindruck geht von diesen Szenen aus. Der moderne Zweifel fällt von uns ab, und es scheint uns, als warteten diese von einer gestaltungskräftigen Phantasie gezeugten Bilder nur den Augenblick ab, da ihnen ein göttlicher Odem Leben und Seele einhaucht



Das Nikolai-Tal.

Stalden — Zermatt (27,7 km).

Stalden (803 m) liegt am Eingang eines Engpasses, welchen die das Nikolai-Tal hinankletternde Eisenbahn durchfahren muß, um die nächste Talstufe zu gewinnen. Sie nimmt gleich hinter der Station Stalden auf eine Länge von 954 m wieder die Zahnstange zu Hilfe, um dann eine Zeitlang in ziemlich gleicher Höhe von 900 m zu bleiben. Das zerklüftete Gestein nötigt zu einer Reihe von Kunstbauten. Ein Felseinschnitt und ein längerer Tunnel liegen noch auf der Zahnstangenstrecke. Dann folgen drei kürzere Tunnel und eine schöne, eiserne, 54 m lange Brücke, die in 50 m Höhe den Mühlebach-Tobel überschreitet und um so eindrucksvoller wirkt, als ihr gleich wieder ein Tunnel folgt. Wir sind in der Schlucht der Faulkinn, die noch zwei Wegüberführungen und einen kurzen Tunnel aufweist, und halten bald darauf am Ende derselben in **Kalpetran** (900 m).

Während dieser Fahrt braust links neben uns in tiefer Schlucht die Visp, ohne daß wir mehr als einen seltenen

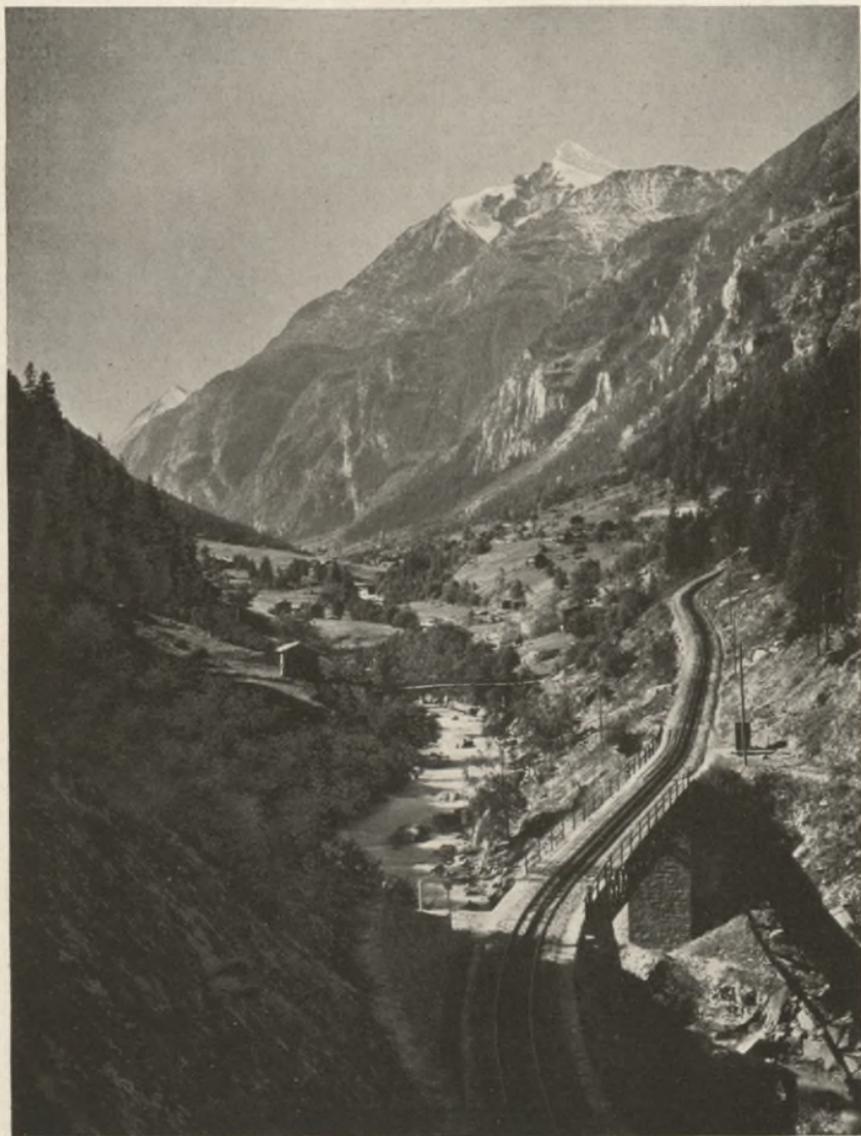
raschen Blick von ihr erhaschen könnten. Talaufwärts erhebt sich das kräftig geformte Brunegghorn (3846 m), neben dem etwas später das breite, schneebedeckte Weißhorn (4512 m) erscheint, das nach dem Dom und dem Monte Rosa den höchsten Gipfel der Schweizer Alpen darstellt. Beide Berge gehören zur Bergkette westlich vom Nikolai-Tal gegen das Eifischtal.

Kalpetran ist nur eine kleine Gruppe bewohnter Hütten am linken Vispufer. Dagegen tragen die Steilhänge zu beiden Seiten des Tales schöne, fruchtbare Stufen und bedeutende Dörfer. Im Rückblick sehen wir rechts oben auf abschüssiger Matte das Dorf Emd 1356 m hoch liegen. Seine Kirche steht auf einem Felsen neben einer alten Burgruine und scheint von weitem gesehen in der Luft zu hängen. Der alte Burgturm war einst Sitz eines edlen Geschlechts, das im 15. Jahrhundert erlosch. Das Dorf auf der **linken** Talstufe ist von der Bahn nicht zu sehen, verdient aber eine kurze Erwähnung. Es ist das 1617 m hoch gelegene Pfarrdorf **Grächen**, das eine große Menge von über die ganze Berghalde zerstreuten Siedelungen umfaßt. Hier ist die Heimat des berühmten Gelehrten Thomas Platter, der sich im 16. Jahrhundert vom verachteten Hütejungen und Seilerlehrling zum Professor der griechischen Sprache an der Universität Basel aufschwang. Die Begeisterung für Philologie und klassische Gelehrsamkeit, die jene Zeit erfüllte, war auch in dieses abgelegene Tal gedrungen und hatte hier geistiges Leben angeregt. Platter steht unter den Söhnen des Vispertales, die die großen Universitäten jener Zeit besuchten, nicht allein, wenn er auch die höchste Berühmtheit erlangte. Sein Geburtshaus ist noch erhalten und wird gezeigt.

Hinter Kalpetran geht es noch kurze Zeit auf ebener Strecke zwischen steil abfallenden Felsen fort. Die Visp wird auf eiserner Brücke überschritten. Rechts stürzt stiebend der aus dem Augstbordtal kommende Emdbach herunter; links sehen wir den nach Grächen führenden Weg im Zickzack hinansteigen.

Jetzt beginnt eine neue 2320 m lange Zahnradrampe durch die Schluchten von Kipfen und Selli, dicht neben

der Visp, die hier in zahllosen Wasserfällen über künstliche Stufen hinabbraust. Manche Stufen sind so hoch, daß die



Brücke bei St. Niklaus.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

Wasser der Visp in feinem Staub hochspritzen und einen wundervollen Anblick gewähren. Es ist eine der schönsten Strecken der ganzen Fahrt.

Sobald der Zug wieder auf das linke Ufer der Visp hinübersetzt, gewahren wir den eindrucksvollen Kirchturm von **St. Niklaus**, dem Hauptort des unteren Tales. Auf die steinige und steile Schlucht, die wir durchfahren haben, folgt ein weiter, grüner Wiesengrund mit darüber verstreuten Häusern.

St. Niklaus ist ein großes schönes Dorf in 1130 m Höhe, dessen Kirchturm, unweit des Bahnhofs, durch seine stattliche Größe und die mit Metall gedeckte Zwiebelkuppel den Blick anzieht. Die Kirche steht gerade in einem Lawinenzuge, und es ist anzunehmen, daß sie nicht ohne Absicht dort angelegt worden ist. Denn in den von Ruppen gesammelten Walliser Legenden ist zu lesen, daß sie 1749 gänzlich zerstört wurde, mit Ausnahme des Glockenturms. „Dies geschah“, heißt es, „während der Sigrüst am Morgen im Turm Beten läutete. Er glaubte nur einen großen Windzug gehört zu haben und erstaunte darum nicht wenig, aus dem Glockenturm statt in die Kirche unter freiem Himmel herauszukommen.“ Weiter erzählt die Sage noch, daß die Leute von St. Niklaus, müde, jedes Frühjahr ihre Kirche ausbessern zu müssen, sie an einem vor Lawinen geschützten Ort, im sogenannten Feldi, aufbauen wollten. Jeden Morgen aber fanden die Leute ihr Werkzeug bei der alten Kirche am Sparenzug, und nachdem sich dieser Vorfall des öfteren wiederholt hatte, glaubte man darin ein Zeichen zu erkennen, daß der Schutzheilige sein Bethaus nicht an anderer Stelle, sondern dort, wo es immer gestanden, bewahren wollte. Früher ist die Kirche das Ziel von Wallfahrten aus weiterer Umgebung gewesen. Darin ist wohl auch der Grund zu suchen, warum der Name des Kirchenpatrons den alten Ortsnamen Gasen verdrängt hat, der heute noch in dem auf der höheren Talstufe östlich gelegenen Gasenried erhalten ist.

Als Touristenstation hat St. Niklaus seit Eröffnung der Bahn stark an Bedeutung verloren. Doch ist es noch immer die Heimat besonders kühner und zuverlässiger Bergführer. Man erzählt sich, daß die Geißbuben sich ein Vergnügen daraus machen, auf die äußersten Gipfel der mehrere hundert

Meter über dem Abgrund hängenden Tannen zu klettern und sich da, in freier Luft schwebend, zu schaukeln. Als eines Tages solchem Schlingel vom Pfarrer gedroht wurde, sein Schutzengel werde ihn verlassen, wenn er weiterhin sein Leben so leichtsinnig aufs Spiel setze, war seine Antwort: „Ja, Herr Pfarrer, wo ich gehe, da geht der Schutzengel gar nicht hin!“

In St. Niklaus beginnt die Fahrstraße nach Zermatt, die nun auch durch die Bahn an Verkehr eingebüßt hat. Diese macht kurz hinter St. Niklaus einen Bogen, der einen schönen Rückblick ins Tal und auf die Berner Alpen gestattet. Im Vordergrund erscheint die prächtige Pyramide des Breithorn (4171 m) mit dem eigenartigen Zahn des Kleinen Matterhorn rechts. Es gehört schon zu den Bergriesen, die den Abschluß des Tals gegen Süden bilden. Bald ist das Ende der Talstufe von St. Niklaus erreicht, und es beginnt wieder eine kurze Zahnradstrecke, worauf der rechts von Barrhorn kommende Blattbach überschritten wird. Der kleine Weiler mit Kapelle rechts, an dem die Bahn vorbeigefahren ist, heißt Schwiedernen.

Auf der linken Seite fällt im Nadelwald des steilen Berganges ein S-förmiger kahler Streifen auf. Es ist der Zug einer jedes Jahr zur Zeit der Schneeschmelze wiederkehrenden Steinschlaglawine, der auch der Wald keinen Widerstand hat leisten können.

Die Visp wird auf eiserner Brücke an einer Stelle überschritten, wo sich das Tal wieder stark verengt. Rechts kommt ein Wildbach in schönem Fall herunter. Dann weiten sich die Wände wieder; wir sind im Talboden von **Herbruggen** (1257 m), einem unbedeutenden Weiler mit Kapelle am rechten Ufer der Visp.

Bald treten aber die zerklüfteten Steilwände wieder nahe zusammen; der Talboden ist mit Geröll bedeckt. Hier stehen einige Hütten, die den kleinen Weiler Breitenmatt bilden. Auf der nun folgenden 1681 m langen Steilrampe gewinnt die Bahn den Weiler Im Lerch, an der Einmündung des links herabkommenden Birchbaches, wo wir uns wieder in einem freundlichen Wiesengrund finden. Wir haben die Talstufe von **Randa** (1409 m) erreicht.

Hier fühlen wir mehr als bisher die Nähe des Hochgebirges. Die Luft ist herbe und kräftig, und größere Seiten-



Die Kirche von Randa. — Der Biesgletscher am Weißhorn.
Aug. Rupp, Saarbrücken phot.

täler lassen den Blick auf den vom Dom kommenden Festigletscher hoch oben links und das Weißhorn mit dem zerklüfteten Bießgletscher rechts frei.

Randa ist ein hübsches, kleines Kirchdorf, das auf dem Schuttkegel des links vom Festgletscher herabkommen-



Walliser Bauernhäuser bei Täsch.

Aug. Rupp, Saarbrücken phot.

den Randaierbaches erbaut ist. Es ist eine bedeutende Touristenstation, von der in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts zuerst die gewaltigen Gipfel des Weißhorns

(4512 m) und seiner Nachbarn zwischen Nikolai- und Turtmann-Tal bestiegen und erforscht worden sind. Es waren Engländer, denen die Erstbesteigung gelang, und wenn das Horn seither jährlich mehrmals erklommen wird, so bleibt dies doch immer eine der schwierigsten Bergbesteigungen. Die Aussicht vom Gipfel beschreibt der bekannte Alpinist Dr. Dübi als „fürchterlich“; man sieht das Weißhorn nicht von den tiefer gelegenen Talstationen aus, und so blickt man vom Gipfel einzig in grauenvolle Abgründe, in ein Wirrwarr von zerrissenen Gletschern und schimmernden Firnfeldern, der nur gemildert wird durch die grünen Streifen der tief unten liegenden Täler von St. Niklaus und Zinal. Hier vermittelt nicht wie auf der Jungfraurundschau „der Anblick der Häuschen und Hüttchen auf Wengernalp und in Lauterbrunnen, auf die Vorberge, die Seen, die neblige Ebene und den in blauer Ferne schimmernden Jura das Gefühl des rein Menschlichen, ohne welches wir doch nicht lange wohl sind“.

Bald hinter Randa folgt die Häusergruppe Wildi. Rechts wird über dem Taleinschnitt des Schallibachs das Zinalrothorn oder Moming (4223 m), einer der hervorstechendsten Zermatter Berge, mit dem Hohlichtgletscher sichtbar. Das Tal ist hier von dem Geschiebe des Wildibachs erfüllt, der links vom Täschorne herabkommt; der Lauf der Visp ist reguliert.

Das Kirchdorf **Täsch**, wo die Bahn zum letzten Male vor Zermatt hält, liegt 1441 m hoch in grünen Matten. Inmitten seiner braunen Holzhäuser erhebt sich die romanische Kirche mit ihrem eigenartigen, viereckigen Turm. Östlich von Täsch öffnet sich das 7 km lange Tal des Täschbaches mit der Täschalp, durch welches man über das Mischabeljoch (3856 m) und mehrere andere Übergänge ins Saas-Tal hinübergelangen kann. Täsch hat oft von Naturereignissen zu leiden; besonders wird ihm der Täschbach durch Überschwemmungen gefährlich.

Ist die Fahrt bis hierher an Natureindrücken reich gewesen, so tritt jetzt eine immer stärker werdende Spannung hinzu. Das Wahrzeichen von Zermatt, das Matterhorn,

soll nun bald in unseren Gesichtskreis treten. Noch ist es verdeckt, und zu langsam scheint die Lokomotive, nachdem die Visp überschritten ist, die 891 m lange Steilrampe am Bühl empor-



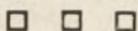
Nikolaital, Am Weg zur Tälschalp.

Aug. Rupp, Saarbrücken phot.

zuklettern. Das Tal ist von Felstrümmern übersät und scheint sich vollends schließen zu wollen, wie um dem Menschen den Eintritt in das Allerheiligste der Natur zu verwehren.

Da öffnet es sich, und mit einem Schläge eilt alles ans Fenster: Da ist es, da ist es! Wehe, wer da keinen Fensterplatz erwischt hat! Die Riesengestalt des Matterhorn taucht plötzlich drohend über den Bergwänden rechts auf. Es gibt wohl keinen Berg, der auf die menschliche Phantasie einen so gewaltigen Eindruck ausübt, und keiner der zahlreichen Reisenden des Zuges kann sich dieser Macht entziehen; für alle liegt in seinem Anblick das Ziel ihrer Reise, ein Ziel, das nicht Ruhe verheißt, sondern erneutes Aufpeitschen des Begehrens.

Ein kurzer Tunnel folgt; wir sind auf dem flachen Talboden von **Zermatt** (1608 m).



Zermatt.

Der erste Eindruck, den man von **Zermatt** erhält, ist der eines weltstädtischen Kurortes. Große Hotels liegen an einer von Läden eingefassten Straße, in der Reiseandenken und Zubehör zur Bergausrüstung, Zeitungen und Mundvorrat zu haben sind. Man kann sich kaum vorstellen, daß hier in einer noch nicht sehr lange hinter uns liegenden Zeit ein völlig vom Verkehr abgeschnittenes Alpendorf lag, und man muß schon weit aus dem Bereich der Bazarstraße hinaustreten, um noch Reste dieses Alpendorfes zu finden.

Da sind die vom Alter geschwärzten Holzhäuser, die für das ganze Wallis bezeichnend sind. Die Wohnhäuser stehen auf einem gemauerten Unterstock; durch weiß angestrichene Rahmen der zu dreien aneinander gereihten Fenster hat man ihnen ein freundlicheres Aussehen zu geben gesucht. Besonders auffällig sind die kleineren Blockhausbauten, welche in Pilzform auf Pfeiler gestellt sind, um das Eindringen von Mäusen abzuhalten. Es sind Speicher, in denen das Korn, das Mehl, das Fleisch und andere trockene Vorräte, zuweilen auch Schmuckgegenstände und Festkleider aufbewahrt werden. Aber Häuser und Hütten stehen eng aneinander, und so malerisch auch der Anblick ist, er entbehrt der Helligkeit

und Sauberkeit, des Geistes der Ordnung und Gediegenheit, der etwa den Bauernhäusern im Berner Oberland eigen ist. Auch die Viehzucht wird hier nicht mit derselben Sorgfalt betrieben, wie in den Berner Bergen, wo die schönste Rindviehrasse der Welt daheim ist. Es heißt auch, daß die männlichen Bewohner dieser Häuser es gern den alten Deutschen nachmachen, die auf der Bärenhaut lagen, und daß das



Aus Zermatt.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

schwächere Geschlecht harte Arbeit verrichten muß. In der Tat sieht man auch vielfach die Feldarbeit durch Frauen verrichten.

Wie sich aus diesem Alpendorf, dessen Bewohner ihren kargen Lebensunterhalt durch Ackerbau und ein wenig Milchwirtschaft bestritten, innerhalb von wenig mehr als fünfzig Jahren der große Treffpunkt der Bergsteiger aus aller Welt entwickelt hat, das ist eines der interessantesten Kapitel aus der Geschichte des schweizerischen Fremdenverkehrs. Es ist eng mit dem schon in der Einleitung erwähnten Namen von Alexander Seiler verknüpft. „Mit einer zahlreichen,

ebenso gletscherkundigen als geschäftsgewandten Familie“, so heißt es in einem Bericht im Jahrbuch des S. A. C. (Schweizer Alpen-Club) aus den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, wo in Seilers Händen fast alle Gasthäuser von Zermatt einschließlich des Hotels auf Riffelalp für zusammen mehr als 600 Personen vereinigt waren, „waltet Herr Seiler in seiner großen Domäne als ein wahrer Patriarch und ist bei allen seinen Erfolgen derselbe einfache, liebens-



Zermatt und das Matterhorn.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

würdige, dienstbereite Oberwalliser geblieben, der seinen schweizerischen Landsleuten mit Rat und Tat zur Seite steht. Wohl herrscht in diesen musterhaft geleiteten Etablissements englische Sitte: Lunch und Dinner sind an Stelle des Mittags- und Nachtessens getreten. Aber für die Bergsteiger — und aus solchen besteht die große Mehrzahl der Hotelinsassen — hat diese Einrichtung ihre großen Vorteile, indem die Hauptmahlzeit erst nach beendeter Tagesarbeit eingenommen wird und nicht den Tag mitten entzwei schneidet. Den Berg-

steigern zuliebe, die morgens früh auf sein müssen, wurde auch die Einrichtung getroffen, daß das Frühstück zu jeder



An der Visp bei Zermatt.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

Stunde, schon um 3 bis 4 Uhr, bereit steht, während anderwärts der Tourist oft Gott danken muß, wenn er morgens 5 Uhr ungefrühstückt, von einem schlaftrunkenen, mürrischen Hausknecht überhaupt zum Hotel hinausgelassen wird".

Auch heute noch besteht die Mehrzahl der Besucher von Zermatt aus Engländern, die sich wie überall zusammenschließen, ihren eigenen Friedhof, ihre eigene Kapelle be-



Die Kirche in Zermatt.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

sitzen und dem Leben in Zermatt ihren Stempel aufgedrückt haben. „Wir haben Ursache,“ heißt es an anderer Stelle in den Jahrbüchern des S. A. C., „den Engländern dankbar zu sein; denn nur durch sie, ihren zahlreichen, andauernden

Besuch ist die Gründung und Existenz dieser vorzüglichen Gasthöfe hier und anderwärts möglich geworden, wo sonst



Das Matterhorn vom Wege nach Z'mutt.

Aug. Rupp, Saarbrücken phot.

nur schlechte Hütten standen.“ Was den Engländer als Touristen und Sportmenschen heute noch vor andern Völkern auszeichnet, ist die völlige Hingabe an die selbstgestellte Aufgabe; er packt die Bergbesteigung mit demselben Ernst

an und führt sie mit derselben Tatkraft und Beharrlichkeit durch, wie irgend ein wichtiges Geschäft, während der Deutsche im Sport vielmehr Erholung von anderer Tätigkeit sucht und Bedürfnis des Gemütes empfindet. Den Deutschen dünkt der Ernst des Engländers ein klein wenig lächerlich, der Engländer seinerseits nimmt den Deutschen im Sport oft nicht für voll, und am allerwenigsten, wenn dieser ihn in den äußeren Manieren nachzuahmen sucht.

Was Zermatt dem Engländer bedeutet, findet sich in den Schilderungen, die Edward Whymper, der Erstbesteiger des Matterhorns, in seinem lesenswerten Führer von Zermatt und dem Matterhorn gibt. Er weiß darin auch mehrere charakteristische Anekdoten aus dem Leben von Alexander Seiler zu erzählen, mit dem ihn langjährige freundschaftliche Beziehungen verbanden.

Zermatt und Matterhorn — beide Begriffe gehören zusammen. So groß und zahlreich die Schönheiten der näheren Umgebung und der Bergwelt von Zermatt auch sonst sind, das Matterhorn ist der Punkt, um den sich hier alles dreht, ist die Sehnsucht der Bergsteiger und der wahre Herrscher des Tales. Tausend Meter hoch erhebt sich der Gipfel aus den ihn umgebenden Graten heraus. Wie eine Riesenfaust ragt er zum Himmel, drohend und furchterregend. Er erscheint in Wirklichkeit viel größer als auf allen Bildern. In Form eines ungeheuren Felsobelisken mit gewaltigen Steilwänden, scharfen Kanten und keck geneigter Spitze erhebt er sich als merkwürdigster und kühnster Gipfel der Alpen im Hintergrund des Tales von Zermatt. Bis in den Talgrund beträgt der Absturz 2860 m. Die vier Seiten des Felsens sind so steil und glatt, daß im späteren Sommer nur ein leichter Eisanflug an ihnen haften bleibt und der nackte Fels zutage tritt. Am steilsten, zum Teil überhängend, ist die Nordseite, an der der Matterhorn-gletscher klebt. Auch die Ost- und Westseite tauchen unten in größere Gletscher, jene in den Furggengletscher, diese in den Tiefmattengletscher, einen Arm des Z'mutt-gletschers, der in mächtigem Strom nördlich unter dem Matterhorn vorbeifließt. Seine Höhe wird zu 4482 bis

4505 m angegeben. Die letztere Angabe ist nach neueren Messungen zu hoch: sie ergeben eine Höhe von 4486 m.

Daß dieser Berg eine unwiderstehliche Anziehungskraft auf die Hochgebirgstouristen ausüben muß, ist begreiflich. Lange Zeit hindurch galt er nicht nur als unbesteigbar, sondern die unerschrockenen Führer von Zermatt fürchteten sogar den Versuch, den Riesen zu bezwingen. Wenn man



Im Z'mutt-Tal. Blick auf Rimpfisch- und Strahlhorn. *Aug. Rupp, Saarbrücken phot.*

dann die Berichte von den ersten mißlungenen Versuchen verfolgt, die besonders der englische Zeichner Whymper von 1861 an machte, um die Spitze zu erreichen, so möchte man im Matterhorn einen lebendigen Riesen erblicken, der sich gegen seine Überwindung mit List und Macht zur Wehr setzt. Es hat ihm nichts geholfen: am 14. Juli 1865 wurde er von Whymper schließlich doch bezwungen. Aber er rächte sich; denn beim Abstieg stürzten infolge eines Seil-

risses vier Teilnehmer der aus sieben Personen bestehenden Unternehmung vom Nordabhang des Daches tausend Meter tief auf den Matterhornletscher hinab, um dort zu zerschellen. Nur Whymper, der Führer Peter Taugwalder und sein Sohn, der als Träger mitgenommen worden war, blieben am Leben. Die Leichen der Opfer wurden später gefunden und sind auf dem Friedhof in Zermatt begraben. Wie ein packendes, grauenhaftes Drama liest sich die Schilderung, die Whymper selbst in seinem erwähnten Buche von der Besteigung und der Katastrophe gibt. Seither sind die gefährlichsten Stellen mit Seilen gesichert; die Besteigung wird im Sommer oft von fünf bis sechs Karawanen an einem Tage ausgeführt und ist fast zur Modesache geworden. Aber immer noch ist dem „Löwen von Zermatt“ nicht zu trauen, und nicht selten kommen Unfälle mit tödlichem Ausgang vor.

Das Matterhorn ist natürlich nicht das einzige Ziel der Bergsteiger. Es bildet auch weder die höchste Spitze, noch den Mittelpunkt der gewaltigen Bergkette, welche den Talkessel von Zermatt beherrscht. Beide sind vielmehr im Monte Rosa zu suchen, von dessen verschiedenen Gipfeln die Dufourspitze mit 4638 m Höhe der höchste Europas nach dem Mont Blanc ist. Doch können sich weder der Monte Rosa, noch die Eisriesen des Lyskamm und des Breithorns an Eigenart und Kühnheit der Formen mit dem Matterhorn messen. In Zermatt sind alle diese Kolosse überdies durch das Riffelhorn verdeckt, so daß das Matterhorn ein wirklicher Alleinherrscher ist.

Eine ebenso bedeutende Rolle wie die Gipfel spielen die zahlreichen Paßübergänge nach Italien und nach den andern Walliser Tälern, die alle von bedeutender, 3000 m übersteigender Höhe sind. Die größte Anziehungskraft übt der firnbedeckte Theodulpaß (3322 m) zwischen Matterhorn und Breithorn aus, der nach Breuil im italienischen Val Tournanche führt. Er muß im Altertum schon von den Römern begangen worden sein, da sich oben römische Münzen gefunden haben, die im Museum von Zermatt aufbewahrt sind. Im Mittelalter war er dagegen gefürchtet,

und erst seit dem Jahre 1789 wurde er von de Saussure aus Genf zum ersten Male wieder überschritten.

Die vom Theodulgletscher und dessen Abflüssen stark verarbeiteten glatten Felsen heißen im Volksmund die „Leichenbretter“. In alter Zeit soll dort eine große Schlacht zwischen Piemontesen und Wallisern stattgefunden haben. Das Treffen war so groß und mörderisch, daß man die vielen Toten nicht einmal beerdigen konnte. Man fand viele Jahre nachher dort noch immer Totenschädel und Gerippe, und ihnen verdanken die Felsen den unheimlichen Namen.

Merkwürdig ist, daß die Sage von einem blühenden Dorf berichtet, das früher auf der Stelle des Theodulgletschers gestanden haben soll und vom ewigen Juden verwünscht wurde. Überhaupt wird von einem goldenen Zeitalter berichtet, das in dieser Gegend geherrscht haben soll. Das Klima war damals weniger rauh; die Weiden waren größer und fruchtbarer. Wo heute der eisige Gletscher herrscht, breiteten sich, so sagt man, freundliche Dörfer aus, von Weinbergen und Obstgärten umgeben. Noch heute zeigt man einen runden Tisch aus einem dereinst in Findelen gefällten Nußbaum, und in Stalden findet sich ein Schriftstück, aus dem hervorgeht, daß in Findelen ehemals ein Kloster stand, das von Apfelbäumen umgeben war. Auch wird von einem Paradies der Tiere erzählt, einer Stelle hoch oben an den Quellen der Visp, die den bösen Geistern zum Trotz nicht von Eis und Schnee bedeckt werden konnte und wo Steinböcke und Gamsen, Adler und Geier, Schneehühner, Birkhähne und Murmeltiere in friedlicher Eintracht lebten. Nur alle dreimal sieben Jahre durfte eines Menschen Fuß diese Stelle betreten.

Wer weiß, ob nicht in diesen Sagen ein Kern von Wahrheit steckt. Vielleicht sind sie aber auch mit den Berichten der Bewohner der südlichen Monte-Rosa-Täler in Zusammenhang zu bringen, die zu Anfang des vorigen Jahrhunderts zum ersten Mal das Gebirge von der italienischen Seite her erstiegen und in der Tiefe ein grünes Alpental erschauten, das sie unbewohnt glaubten. Erst später erfuhren

sie, daß sie das Zermattertal erblickt hatten. Wenn die Berichte über das milde Klima auch in viel frühere Zeit



Zermatt. Die Gorner Schlucht.

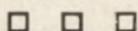
Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

zurückgehen, so können sie doch ihre Entstehung ähnlichen Entdeckungsfahrten in das im Mittelalter nach Bau und Lage noch völlig unbekanntes Gebirge verdanken.

Auch heute ist übrigens das Klima dieses Tales ein verhältnismäßig mildes. Nichts beweist das besser, als die Höhe, in die sich hier Getreide- und Kartoffelbau wagen. Im Tale des Findelenbaches liegt auf 2075 m Höhe das nur im Sommer bewohnte Dorf Findelen, bei dem sich die höchsten Getreidefelder Europas befinden. Auf der der Sonne zugekehrten Talseite reift der Roggen spät, aber zuverlässig. Im Spätsommer machen die gelben Felder zwischen den Arven- und Lärchenwäldern einen gar eigenartigen Eindruck.

Findelen und der wenig darüberliegende Findelengletscher zählen zu den Ausflugszielen, die auch von den dem Bergsport nicht ergebenen Besuchern von Zermatt gern aufgesucht werden. An solchen Zielen ist Zermatt reich. Mehrere Gasthäuser befinden sich in Höhen von 2200 bis 2500 m, so vor allem auf der Riffelalp (2227 m), auf dem Riffelberg (2569 m) und am Schwarzsee (2589 m) mit der Kapelle Maria zum Schnee am kleinen Schwarzsee. Im Tal selbst sind die wilden und engen Gorner-schluchten sehenswert, in denen sich die Visp durch die Felsen gefressen hat, bevor sie sich in einer Art Kreuz-trichter mit dem von Osten kommenden Findelenbach und dem von Westen kommenden Z'muttbach vereinigt.

Das weitaus besuchteste, das klassische Ausflugsziel von Zermatt aber, die Aussichtswarte des Gornergrats, ist bisher noch nicht erwähnt worden. Von ihm soll nun die Rede sein.



Gornergratbahn.

Zermatt — Gornergrat (9,3 km).

Der **Gornergrat** gehört zu den zwei oder drei ganz berühmten Aussichtspunkten der Alpen. Man pflegt etwa das Eggishorn mit dem Blick über den Aletschgletscher oder die Diavolezza mit der Bernina in Parallele zu stellen. Beide haben ihren Glanzpunkt, in denen sie auch der Gornergrat nicht erreicht: der Aletschgletscher, der größte Gletscher der Alpen, läßt sich vom Eggishorn in seinem ganzen Verlauf überblicken, und an keiner andern Stelle ist ein edel gestalteter Berg in seiner ganzen Größe von solcher Nähe zu erblicken, wie die Bernina von der Diavolezza aus.

Auf dem Gornergrat aber ist man von einem ganzen Heer von Eisriesen umgeben, die in der Mehrzahl die Höhe von 4000 m überschreiten. Der Rundblick umfaßt das ganze Gebiet des mächtigen Gornergletschers mit seiner Umrahmung von Hochgebirgsgipfeln, die gerade so weit vom Auge entfernt sind, um vollkommen von ihm erfaßt zu werden und sich doch einem Gesamtbilde einzuordnen, das von unvergleichlicher Pracht und Großartigkeit, dabei zugleich von vollendetem Einklang ist.

Merkwürdigerweise hat es längerer Zeit bedurft, bis der Gornergrat bei Führern und Bergsteigern die ihm gebührende Beachtung gefunden hat. In früheren Zeiten begnügten sich die Gäste von Zermatt stets mit einem Besuche des zwischen Riffelberg und Gornergrat eingesenkten Roten Bodens (2781 m). Erst 1848 wird von einem Vorstoß auf den Gornergrat berichtet, den Dr. Forbes, ein Erforscher der Alpen, unternahm, vermutlich die erste Besteigung dieses Punktes überhaupt. Dann verbreitet sich aber sein Ruhm rasch, und etwa von 1854 an findet man in den Reisehandbüchern von Baedeker, Murray usw. den Gornergrat als Aussichtspunkt empfohlen. Um das Jahr 1880 herum entstand auf dem Gipfel eine Bretterhütte, in der Erfrischungen und Mineralien erhältlich waren.

Als 1891 mit der Eröffnung der Bahn Visp — Zermatt der Besuch von Zermatt plötzlich answoll, wurde in den

Jahren 1894 bis 1896 oben ein Gasthaus errichtet, ein pro-saisches Steingebäude, das den Gipfel auf lange hinaus recht verunzierte. Zur selben Zeit wurden die Vorarbeiten für den Bau einer Bahn in Angriff genommen, die den Gornergrat bequemer zugänglich machen sollte. Der vierstündige Aufstieg auf dem gut unterhaltenen, aber steinigen Maultierpfad bedeutet zwar für Hochtouristen, die unter den Besuchern von Zermatt einen großen Bruchteil bilden,



Gornergratbahn mit Breithorn und Zwillinge.

Wehrli A.G., Kilchberg-Zürich.

nicht viel; doch den vielen andern bleiben solche Höhen ohne das Hilfsmittel einer Bahn verschlossen.

Am 15. August 1898 wurde die Gornergratbahn eröffnet. Sie überwindet zwischen der Anfangsstation Zermatt in 1608 m Höhe und der 3093 m hoch gelegenen Endstation Gornergrat einen Höhenunterschied von 1485 m und war lange Zeit hindurch die weitaus höchste Eisenbahn Europas, bis ihr durch die Eröffnung der Station Eismeer die Jungfraubahn diesen Rang streitig machte. Ursprünglich

endete sie schon in 3018 m Höhe bei einer rohen Stationsbaracke. Im Jahre 1912 wurde sie näher an den Gipfel bis zur oben bezeichneten Höhe geführt und erhielt ein ansehnliches, steinernes Stationsgebäude. Gleichzeitig wurde der alte Hotelkasten durch einen stattlichen, steinernen Neubau ersetzt, an dem nun auch der Freund der Bergschönheit nicht mehr viel auszusetzen haben wird, wenn er überhaupt nicht menschliche Behausungen aus solchen Höhen verbannt wissen will.

Dies ist die Vorgeschichte einer vielgerühmten Bahnanlage. Der Beschreibung der Fahrt mag noch ein Wort über den Bau und über den Betrieb vorausgeschickt werden. Im Gebirge, namentlich auf solchen Höhen wie Zermatt und Gornergrat, kann nur auf eine Bauzeit von höchstens vier Monaten während des Sommers gerechnet werden. Mitte Mai 1896 wurden die Bauarbeiten begonnen, und Ende September desselben Jahres fiel so viel Schnee, daß die Arbeiten im Freien eingestellt werden mußten. Doch konnte im Winter an den Tunnels weitergearbeitet werden, wobei allerdings umfassende Maßregeln zur Unterbringung der Arbeiter erforderlich waren. Als im Frühjahr 1897 die Arbeiten wieder aufgenommen wurden, lag der Schnee noch 6 m hoch. Auch jetzt war die Vorsorge für die Unterkunft der Arbeiter die notwendigste Maßregel. Sie arbeiteten zuerst bis zur Höhe von 2700 m, nahe dem Roten Boden, und wurden dann, soweit sie sich eingewöhnt hatten, allmählich auf die Endstrecke vorgeschoben. Dabei zeigte sich, daß die Leistung der Arbeiter bis zum Roten Boden annähernd normal blieb, von da an bis zum Gornergrat aber auf ein Drittel heruntersank und bei etwa 3000 m Höhe ziemlich vollständig aufhörte; ein Beweis für die Einwirkung der Höhenluft auch auf solche, die an sie gewöhnt sind. Da bisher keine Erfahrungen über dauernde Arbeiten in solchen Höhen vorlagen, bedurfte es einer ständigen ärztlichen Überwachung und nötigenfalls der Pflege der Arbeiter, um keine Unterbrechung im Bau eintreten zu lassen.

Im Jahre 1897 wurde der Bau größtenteils zu Ende geführt, und im Sommer 1898 konnte mit dem Betrieb begonnen

werden. Als Betriebskraft wird das Gefälle des Findelenbachs ausgenützt, der etwas oberhalb seiner Einmündung in das Tal von Zermatt gestaut und in das Kraftwerk im Talboden geleitet wird. Dort treibt er drei Dynamos, die insgesamt 750 PS. erzeugen. Die verfügbare Wassermenge würde jedoch zur Erzeugung von über 4000 PS. ausreichen.

Die Spurweite von einem Meter und die Zahnstange nach System Abt entsprechen genau den Normalien der Bahn



Riffelalp mit Rothorn und Weißhorn.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

Visp—Zermatt. Dagegen beträgt die Steigung bis 20⁰/₀, was immerhin gegen andere Bergbahnen (Pilatus, steilste Zahnradbahn, 48⁰/₀, San Salvatore, steilste Drahtseilbahn, bis 66⁰/₀!) wenig bedeutet. Es fehlt denn auch auf der Fahrt der Eindruck des Schwindelerregenden, der manchen Höhenbahnen eigen ist.

Man steigt in **Zermatt** (1608 m) auf dem der Station Visp—Zermatt gegenüberliegenden Bahnhof in einen langgestreckten Wagen, der mit der hinter ihm angeordneten, elektrischen Lokomotive zu einem Ganzen verbunden ist. Ist

der Andrang groß, so wird ein zweiter Wagen vorn an den Zug geschoben. Die Wagen haben nicht die bekannte stufenförmige Anordnung wie bei anderen Bergbahnen, sondern unterscheiden sich wenig von denen der Visp—Zermatter Bahn. Im ganzen können mit einem Zug 110 Personen befördert werden. Es gibt offene und geschlossene Wagen; letztere sind recht angenehm, wenn beim Stillsitzen während einer Fahrt mit dem Frühzuge sich die Bergeskälte fühlbar macht.

Bald nachdem der Zug auf zunächst ebenem Geleise ausgefahren ist, wird die Visp auf einer eisernen Brücke von 24 m Weite überschritten. Dann geht es auf der östlichen Tallehne von Zermatt, immer mit der mäßigen Geschwindigkeit von sieben Kilometern in der Stunde, in die Höhe und allmählich sieht man die Holzhäuser und Gasthöfe des Ortes versinken. Schon sehr bald wird das bemerkenswerteste Bauwerk der Bahn erreicht: der Viadukt über die Schlucht des Findelenbaches. Auf zwei gemauerten Pfeilern ruhen drei eiserne Bogen, die ihre Entstehung dem schlechten Wetter des Sommers 1896 verdanken; denn an ihrer Stelle waren gemauerte Bogen vorgesehen, für deren rechtzeitige Fertigstellung aber eben des schlechten Wetters wegen die Zeit zu kurz wurde. Doch tun die Eisenbogen dem gewaltigen Eindruck des Bauwerks, das eine Höhe von 50 m hat, keinen Abbruch. Links von der Bahn endet der Staukanal des Findelenbaches für die elektrische Kraftstation der Bahn, die sich 80 m tiefer rechts im Talgrund befindet. Das überschüssige Wasser stürzt in prachtvollem Fall dicht neben der Brücke in die Tiefe.

Von dem Menschenbauwerk wendet sich nun die Aufmerksamkeit den Bauwerken der Natur zu. Die Aussicht ist rechter Hand. Die Berge auf der gegenüberliegenden Seite des Tales sind die Wellenkuppe (3910 m), das Trift-horn (3737 m) und das Rothorn (4223 m), die den Trift-gletscher gegen Zermatt hinabsenden. Weiterhin blickt man in das Z'mutt-Tal mit dem Hohwänggletscher. Der Lärchenwald verdeckt einen Teil der Aussicht, drei kürzere Tunnel unterbrechen sie auf Augenblicke. Sie entschädigen

wiederum durch schöne Durchblicke den, der im vorderen Wagen sitzt. Immer höher und höher steigt das Matterhorn, das vor allem andern die Blicke auf sich zieht.

Ein steiler Hang, der Fällistutz, gestattet noch einen Blick auf das untere, schuttbedeckte Ende des Gornergletschers, dann wendet sich die Bahn in einem Felschnitt und einem 200 m langen Tunnel zurück. Die Aussicht ist jetzt links und umspannt den ganzen oberen



Bei Riffelalp. Blick auf das Matterhorn.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich

Teil des Visper Tales. Die prächtigen, wetterharten Arven, die in andern Teilen der Alpen mit Ausnahme des Engadins selten geworden sind, stehen hier in stattlichen Gruppen, wie ein Regiment alter, kriegsgewohnter Soldaten.

Der Zug hält an der Station **Riffelalp** (2213 m), in deren Nähe das bedeutendste der auf den Höhen um Zermatt errichteten Gasthäuser steht. Man hat von dort eine sehr schöne Aussicht auf den oberen Abschnitt des Tales der Matter-Visp, das Z'mutt- und Findelental, das Matter-

horn, die Gruppe der Gabelhörner und andere Hochgipfel. Die Riffelalp selbst ist eine Alpweide mit einigen Häusern und Heustadeln und mit alpenrosenreichen Matten an der Grenze des Waldgürtels.

Auf die Station Riffelalp folgt ein kurzer Tunnel durch eine alte Moräne, dann steigt die Bahn in großem Bogen auf der nunmehr baumlosen Matte den westlichen Abhang des Riffelberges hinan. Immer höher und höher wächst



Riffelberg mit Mischabel und Berner Alpen.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

das Matterhorn. Bei der Station **Riffelberg** (2585 m), die ebenfalls ein nahe gelegenes Gasthaus bedient, herrscht es fast noch allein. Doch allmählich erhält es Nebenbuhler. Langsam, mit immer breiter werdendem Ausblick, gewinnt die Bahn den **Roten Boden**, die 2781 m hohe Einsenkung zwischen Riffelhorn und Gornergrat. Das Riffelhorn, die sich rechts erhebende Spitze, spielt die Rolle des Übungsbeispiels für angehende Alpinisten. Es ist nur 2931 m hoch,

seine Besteigung dauert nicht lange, aber sie bietet einige Schwierigkeit als Kletterpartie.

Nun eröffnet sich in der Tiefe der Blick auf den Gornergletscher, während in der Höhe die Bergriesen in ihrer vollen Größe sichtbar werden. Nach anderthalbstündiger Fahrt ist die Endstation **Gornergrat** (3093 m) erreicht, und nun stürzt alles die wenigen Schritte zur Aussichtswarte des



Auf dem Gornergrat.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

3136 m hohen Gornergrats hinan, um sich an dem gewaltigen Rundgemälde zu begeistern.

Ein Rundgemälde ist es in der Tat, was unsere Augen dort erschauen. Wir können zuerst nichts als schauend genießen, wenn nicht unsere Genußfähigkeit durch einen Oberlehrer gedämpft wird, dem die Bergnamen nicht Schall und Rauch, sondern ungeheuer wichtig sind und der sie seinen Küchlein laut vorsagt. Dann regt sich auch bei uns

der Sinn für Geographie; wir wünschen in der Bergwelt Bescheid zu wissen und ziehen das Panorama zu Rate. Unser Standpunkt ist auf der Zinne einer hohen Mauer, die jäh gegen den breiten und mächtigen Eisstrom des Gornergletschers abfällt. Dieser trennt uns von dem schimmernden Bergkranz vor uns, genau wie bei den bekannten Panoramen der Vordergrund mit der „wirklichen“ Staffage vom Gemälde. Und in ihrer majestätischen Ruhe, in ihrer Entfernung, aus



Das Breithorn, vom Gornergrat gesehen.

Wehrli A.-G., Kilchberg-Zürich.

der kein Schall zu uns herüberdringt, treten die Berge unvermerkt aus der Wirklichkeit zurück in die Welt des Geistigen. Wir sehen sie, doch es treibt uns von geheimem Grauen zu wunderbarer Ruhe, wenn wir innerwerden, daß dieser Anblick uns einzig durch unsere eigenen Sinne vermittelt und nichts das wirkliche Vorhandensein so hehrer strahlender Berggestalten beweist. . . .

Da ist der Monte Rosa „wie ein ruhender Riese dahingelagert, der sein Haupt nur leicht erhebt und träumerisch

ins Weite schaut" (Victor Hugo); von seinen neun Hauptgipfeln sind nur drei zu sehen, darunter der höchste, die noch auf schweizerischem Gebiet liegende Dufourspitze (4638 m). Er sendet zu beiden Seiten gewaltige Gletscher aus: nach links den Findelengletscher, nach rechts den Gornergletscher, der über 10 km lang, an vielen Stellen 25 bis 30 m mächtig und noch an seinem unteren Ende 500 m breit ist, nächst dem Aletschgletscher der größte Eisstrom der



Auf dem Gornergletscher.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

Alpen. Links erheben sich die Mischabelhörner zwischen den Tälern von Zermatt und Saas (Täschhorn, 4498 m, Dom, 4554 m), ihnen gegenüber die Berge zwischen Zermatt- und Zinaltal (Dent Blanche, 4364 m, Obergabelhorn, 4073 m, Zinal-Rothorn, 4223 m, Weißhorn, 4512 m). Dazwischen werden im Hintergrunde die Berner Alpen sichtbar, aus denen die 3953 m hohe Pyramide des Bietschhorn hervorragt.

Rechts aber schließen sich an den Monte Rosa die andern Riesen der ganzen Bergkette. Der Lyskamm (4538 m)

mit seinem schön geschwungenen, überhängenden Eisgrat liegt uns gerade gegenüber; sie heißen ihn auch den „Menschenfresser“, weil die Schneewächte auf seinem Ostgrat schon manche Touristenkarawane in die Tiefe gerissen haben. Die Zwillinge Castor und Pollux (4230 und 4094 m) leiten über zu dem mächtigen Breithorn (4171 m), von dem nicht weniger als acht Gletscher ins Tal entsandt werden. Neben ihm nimmt sich die kurze, nackte Spitze des Kleinen Matterhorn (3886 m) wie ein kleiner Spitzbube aus, der einem Erwachsenen eine Nase dreht; denn auf der andern Seite der großen weißen Fläche, des Theodulgletschers, erhebt sich das Matterhorn.

Hier, durch die viel massigeren Nachbarn erdrückt, ist die innere Größe des Matterhorns dahin. Noch immer erfreuen die wundervollen Formen des stolzen Gipfels das Auge. Aber er ist wie ein König unter seinen Höflingen; jener einfach gekleidet und nur im edlen Schnitt des Gesichtes die Majestät verratend, diese durch silberstrotzende Uniformen blendend. „Der Starke ist am mächtigsten allein...“ Und wir rufen uns die drohende Haltung ins Gedächtnis, die der Starke drunten in Zermatt einzunehmen scheint, wenn die andern Berge verdeckt sind.

Dort „beherrscht er ohne Rivalen die Schweite; es kommt ihm keiner gleich, das hat die Nachbarn zu freiwilligem Weichen gezwungen. Sie alle tragen Panzer oder Helm, oder beides aus schwerem, starren Eis. Anders das Matterhorn. Das leidet keinen Zwang, keine Fessel drückt ihm Brust und Nacken. Der Wind und die südliche Sonne hindern eine Anhäufung des Firns auf dem edlen, schlanken, erhabenen Bau; frisch beschneit, erscheint er wie mit Silberstaub überschüttet. Ihr meint wohl, das Wundergebilde sei zu ewiger Unbeweglichkeit verurteilt? Sehet doch genau hin, ist es nicht im Flug nach aufwärts begriffen? Auge und Sinn wird davon mit emporgezogen, hingerissen. Sein erster Anblick wirkt, es läßt sich nicht leugnen, verwirrend und weckt Gefühle der Unruhe, der Angst bei solchen, die ihm nahen wollen; denn ein dämonischer Zug entstellt seine Physiognomie, welche selbstbewußte, unbändige Kraft kennzeichnet. Maßlos

kühn, aber entzückend graziös, bedrohlich und doch seltsam anziehend, so steht es da, ein Rätsel, eine Sphinx, geeignet, die dürftigste Phantasie zu entflammen. Man kann, weiß Gott!



Zermatt und das Zinalrothorn.

Wehrli A. G., Kilchberg-Zürich.

aus Zermatt nichts berichten, ohne vorerst dem Matterhorn einen Tribut schwärmerischer Bewunderung darzubringen“.*)

*) Hermine Tauscher-Geduly im XVIII. Jahrbuch (1882—83) des S. A. C.

Bedrohlich und doch verführerisch, das ist das Matterhorn. Der Mensch fürchtet und sucht es. Zwar „das menschliche Geschlecht ist viel zu schwach, in ungewohnter Höhe nicht zu schwindeln“. Allein, als es den Riesen zum ersten Male bezwang, wuchs es doch über sich selbst hinaus und schuf eine Ruhmestat; denn „was mit unwahrscheinlichem Erfolg der Mutigste begann“, das nennt man groß!



Namenverzeichnis.

Allalngletscher	32	Gornergletscher	56. 61. 63—65
Allalinhorn	32. 34	Gornergrat	56. 62. 63
Allmagell	32	Gornerschluhten	55
Alphubel	34	Grächen	36
Andermatt	16	Grimselfaß	13
Anzascatal	33	Herbriggen	39
Augstbordtal	36	Hohlichtgletscher	42
Balen	29	Hohwänggletscher	60
Balfrin	19. 20. 22	Hutegg	28
Barrhorn	39	Im Lerch	39
Bießgletscher	40	Kalpetran	35. 36
Bietschhorn	28. 65	Kinnbrücke	26
Birchbach	39	Kipfenschlucht	36
Bisses	21	La Bataillière	12
Blattbach	39	Lalden	17
Blauer Stein	33	Leichenbretter	53
Breitenmatt	39	Loetschbergbahn	14. 16
Breithorn	39. 52. 66	Lyskamm	52. 65
Breithorn, Lötschentaler	24	Maria zum Schnee Kapelle	55
Breitlauhorn	24	Matterhorn	42. 44. 50. 52. 61. 66—68
Breuil	52	Matterhorn, kleines	39. 66
Brig	12—16	Matterhorngletscher	50. 52
Brigerbad	17	Matter-Visp	23. 24. 26. 61
Bruneggghorn	36	Mattmarksee	32
Castor und Pollux	66	Mattwaldbach	28
Dent Blanche	65	Mischabelgruppe	19. 34. 65
Dom	34. 36. 40. 65	Mischabeljoch	42
Dufourspitze	52. 65	Mittaghorn	32
Edelspitze	22	Mittelgrat	32
Eginenhorn	32	Monte Moropaß	33
Eifischtal	36	Monte Rosa	36. 52. 64. 65
Eisten	28	Mühlebach-Tobel	35
Emd	36	Nadelgrat	32
Emdbach	36	Nanztal	16. 21
Fällistutz	61	Neubrücke	20
Faulkinn, Schlucht	35	Nikolaital	20. 35—44
Festigletscher	40. 41	Obergabelhorn	65
Findelen	53. 55	Randa	39. 41
Findelenbach	55. 59. 60	Randaierbach	41
Findelengletscher	55. 65	Resti	27
Furggengletscher	50	Rhone	12. 16
Furka	13	Rhonegletscher	12
Furkabahn	13. 16	Rhonetal	12. 20
Gabelhorngruppe	62	Riffelalp	46. 55. 61. 62
Gamsa	16. 21	Riffelberg	55. 56. 62
Gamsen	16	Riffelhorn	52. 62
Gamsensand	16	Roter Boden	56. 62
Gasenried	38	Rothorn	60
Glis	16		

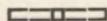
Saltine	12	Täschhorn	42. 65
St. Anton	31. 32	Theodulgletscher	53. 66
St. Niklaus	38	Theodulpaß	52
Saaser Visp	23. 24. 26. 28	Tiefmattengletscher	50
Saas-Fee	26. 31. 34. 35	Triftgletscher	60
Saas-Feegletscher	34	Trifthorn	60
Saas im Grund	26. 31—33. 35	Turtmantal	42
Saas-Tal	20. 23. 25—35. 42		
Schallibach	42	Val Tournanche	52
Schilthorn	32	Visp	16—21. 42. 43
Schwarzenberg-Gletscher	32. 33	Visp-Tal	20
Schwarzsee	55	Visperterminen	20
Schweibbach	28		
Schwiedernen	39	Weißhorn	36. 40—42. 65
Sellschlucht	36	Weißmieß	32
Simplon	12. 32	Wellenkuppe	60
Simplonstraße	12	Wildi	42
Simplontunnel	12	Wildibach	42
Stalden	20. 23. 24. 35		
Staldenried	20. 23	Zeneggen	20
Stellhorn	32	Zen Schmieden	27
Stockhorn	24	Zermatt	39. 42. 44—59
		Zinalrothorn	42. 65
Täsch	42	Zinaltal	65
Täschalp	42	Z'muttbach	55
Täschbach	42	Z'muttgletscher	50
Täschbachtal	42	Z'mutt-Tal	60. 61



Reiseführer

HENDSCHELS LUGINSLAND

mit Karten und zahlreichen Abbildungen.



Heft:

	<i>M</i>
1. Frankfurt a. M. — Halle — Berlin, Frankfurt — Leipzig von Josef Sack	—,75
2. Frankfurt a. M. — Würzburg — München von Wilhelm Köhne	—,75
3. Berlin — Leipzig — Regensburg — München — Lindau von Joseph Aug. Lux	—,75
4. Brennerbahn. München — Innsbruck — Meran von Dr. Mühlstädt	1.—
5. Dolomitenstraße. Toblach — Cortina — Bozen, Predazzo — San Martino von Dr. Mühlstädt	1.25
6. Tauernbahn. Salzburg — Badgastein — Villach — Triest von Joseph Aug. Lux	1.—
7. Berlin — Halle — Frankfurt, Leipzig — Frankfurt von Dr. Karl Schwarzlose	—,75
8. Brennerbahn. Innsbruck — Verona, Bozen — Meran, Mori — Riva von Hans Biendl	1.—
9. Gotthardbahn. Luzern — Mailand, Zürich — Mailand von J. C. Heer	1.—
10. Cöln — Brüssel — Ostende, Blankenberghe, Antwerpen von Paul Lindenberg	1.—
11. Rhätische Bahn. Landquart — Davos — Filisur; Chur — St. Moritz — Pontresina Chur — Ilanz von J. C. Heer	1.—
12. Berlin — Hannover — Düsseldorf — Cöln von Ernst Guggenheim	—,75
13. Frankfurt a. M. — Mainz und Wiesbaden — Cöln von Karl Oestreich	—,75
14. Genfer See — Chamonix, Montblanc von Dr. Mühlstädt	1.50
15. Arlbergbahn. Innsbruck — Landeck — Bregenz — Konstanz von Hans Biendl	1.—

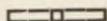
Fortsetzung siehe nächste Seite.

Verlag von Henschels Telegraph, Frankfurt am Main.

Reiseführer

HENDSCHEL'S LUGINSLAND

mit Karten und zahlreichen Abbildungen.



Ferner:	<i>M.</i>
16. Semmeringbahn. Wien—Graz—Triest von Hans Biendl	1.—
17. Frankfur a. M.—Heidelberg—Basel von Dr. F. Kuhl	—75
18. Frankfurt a. M.—Mannheim—Straßburg—Basel von Dr. Richard Schwemer	—75
19. Frankfurt a. M.—Mainz—Metz—Nancy von Dr. Aug. Höfer	—75
20. Wien—Budapest—Belgrad—Konstantinopel von Dr. Karl Schwarzlose	2.50
21. Wien—Budapest—Bukarest—Konstantinopel von Dr. Karl Schwarzlose	3.—
22. Schwarzwaldbahn. Frankfurt—Heidelberg—Offenburg—Konstanz von W. Schulte vom Brühl	1.—
23. Frankfurt a. M.—Heidelberg und Mannheim—Stuttgart—Friedrichshafen von Arthur Rehbein	—75
24. München—Stuttgart—Karlsruhe—Straßburg von Albert Herzog	—75
25. Straßburg—Metz—Paris von Hans Grimm	1.25
26. Höllentalbahn. Freiburg—Donauschingen—Singen u. Basel—Konstanz von Albert Herzog	1.—
27. Dalmatien. Oesterr. Riviera. Triest—Zara—Spalato—Ragusa—Cattaro. Quarnero v. Joseph Aug. Lux	2.50
28. Donaufahrt. Passau—Linz—Wien von Joseph Aug. Lux	1.—
29. Salzkammergut. Salzburg—Ischl—Aussee—Selzthal. Ischl—Gmunden—Attnang v. F. Brosch	1.—
30. Karwendelbahn. München—Garmisch—Mittewald—Innsbruck. Murnau—Oberammergau v. Josef Ernst Langhans	1.—

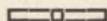
Fortsetzung siehe nächste Seite.

Verlag von Henschels Telegraph, Frankfurt am Main.

Reiseführer

HENDSCHELS LUGINSLAND

mit Karten und zahlreichen Abbildungen.



Ferner:

- | | |
|--|------------|
| 31. Ceylonfahrt. Genua — Neapel — Port Said — Sues — Aden — Colombo und die Bahnlinien auf Ceylon von Dr. Konr. Guenther | 16.
4.— |
| 32. Berner Alpenbahn. Bern — Thun — Lötschberg — Brig — Simplon von H. Behrmann | 1.50 |
| 33. Frankfurt a. M. — Bad Nauheim — Gießen — Wetzlar — Hagen — Witten — Essen v. Waldemar Perker | 1.— |
| 34. Afrikafahrt West. Hamburg, Antwerpen, Boulogne, Southampton über Madeira — Kanarien nach Swakopmund, Lüderitzbucht und Kapstadt von Hans Grimm | 5.— |
| 35. Berlin — Leipzig — Plauen — Bad Elster v. Joseph Aug. Lux | 1.— |
| 36. Über das Stifiserjoch. Landeck — Prutz — Hochfinstermünz — Gomagoi — Trafoi — Bormio von Josef Ernst Langhans | 1.50 |
| 37. Ins Ortlergebiet. Meran — Spondinig — Gomagoi — Sulden — Ortler von Josef Ernst Langhans | 1.50 |
| 38. Le Chemin de fer des Alpes bernoises. Berne — Thoune — Loetschberg — Simplon par H. Behrmann | 1.50 |
| 39. Linz — Selzthal — Klagenfurt — Triest. Pyhrnbahn, Karawankenbahn, Wocheiner- u. Karstbahn von F. Brosch | 1.75 |
| 40. Die Westalpenstraße (Route des Alpes). Nizza — Evian. Vom Mittelmeer zum Genfer See von Erich Koerner | 4.50 |
| 41. Frankfurt am Main und seine Umgebung in vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Höchst + Frankfurt + Hanau + Heddernheim + Saalburg von Dr. Georg Wolff | 2.50 |

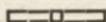
Fortsetzung siehe nächste Seite.

Verlag von Henschels Telegraph, Frankfurt am Main.

Reiseführer

HENDSCHEL'S LUGINSLAND

mit Karten und zahlreichen Abbildungen.



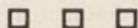
Ferner:	Mk
42. Corsica von Dr. Georg Greim und Mathilde Greim	3.—
43. Über Sibirien nach Ostasien. St. Petersburg und Moskau—Tscheljabinsk—Mandschuria—Wladiwostok und Dairen von Dr. Otto Goebel	5.—
44. Über die Bernina nach Mailand. St. Moritz—Schuls-Tarasp. St. Moritz—Tirano—Comersee—Mailand. Bormio—Tirano von Else Spiller	2.—
45. Nach Zermatt. Matterhorn. Gornergrat. Saas Fee von H. Behrmann	1.75
46. Unterfränkische Städte. Eine Wanderung durch das Maintal von Aschaffenburg über Miltenberg—Wertheim—Würzburg nach Bamberg. Streifzüge nördlich und südlich vom Main von Prof. Dr. Fritz Gräntz	2.50



1914 erscheinen noch:

Furkabahn. Brig—Gletsch—Andermatt—Disentis—Chur
von Dr. Ed. Platzhoff-Lejeune.

Nürnberg von Dr. Gustav von Bezold, Direktor des Germanischen Nationalmuseums.



 *Man verlange stets neuestes Verzeichnis.* 

Verlag von Henschels Telegraph, Frankfurt am Main.

Chur.

Hotel Steinbock.

Passantenhotel gegenüber Bahnhof.

Zimmer von Frs. 3.— an.

Schöner Garten mit gedeckter Gartenterrasse. Großes Café-Restaurant mit Ausschank von in- und ausländischem Biere. Mäßige Preise.

Luzern **Hotel Montana** Luzern

Prachtneubau mit allen Errungenschaften der modernen Hoteltechnik ausgestattet. Einziges Hotel I. Ranges in erhöhter, ruhiger, staubfreier Lage mit wundervoller Fernsicht. Mit dem Fremdenkai durch eigenen Berglift (1 Minute Fahrzeit) verbunden. Diätetische Küche. **A. Schrämlli-Bucher.**

Zentrale Lage
Ruhige Zimmer
auf den Garten
Auto-Omnibus



Privat-Bäder
Zimmer von
5.— Lire an ::
Auto-Omnibus

PEGLI

25 MINUTEN VON GENUA
Grand Hôtel & Méditerranée

I. Ranges. Prachtpark. Bestgeschützter, meistbewaldeter, daher mild. u. gleichmäß. temperiertest. Kurplatz d. Riviera. Unerschöpflich. an Spaziergängen. u. Ausflugszielen. Winter-, Frühjahr- u. Herbstsaison. Elegantest. Meerbadeplatz d. Riviera. Kurarzt, Kurprediger. Hydrotherap. Elektrotherap. Elektr.- u. Meerwasserbäd. Badeperson. Appartem. mit Süß- u. Meerwasserbäd. Bucher-Durrer.

St. Moritz



Engadin

Hôtel Caspar Badrutt

Propriétaire: Caspar Badrutt

Familien-Haus allerersten Ranges. Letzter Komfort. Modernste sanitäre Einrichtungen. Schönste Lage. Sommersport. Wintersport. Prospekte durch die Direktion.

HENDSCHELS LUGINSLAND HEFT 40

Die Westalpenstraße



Aufstieg auf den Galibier-Paß.

In der Mitte das Lautaret-Hotel, rechts die Meije.

J. Giletta, Nizza phot.

ROUTE DES ALPES NIZZA—CHAMONIX—EVIAN von Erich Koerner.

1 Karte, 1 Streckenprofil und 55 Abbildungen.

Preis **M. 4.50.**

Verlag von HENDSCHELS TELEGRAPH, Frankfurt a. M.

ZERMATT



HOTELS SEILER:

Mont Cervin. — Victoria. — Monte Rosa.
Bahnhof-Büffet. Oberhalb Zermatt: Hôtel
Riffelalp. — Hôtel Schwarzsee.

Häuser ersten Ranges.

1100 Betten.

GEÖFFNET: 1. MAI BIS 20. OKTOBER.

Zimmer mit 1 Bett	Juli — August von Fr. 4.— an	Übrige Zeit von Fr. 4.—
Zimmer mit 2 Betten	von Fr. 8.— an	von Fr. 7.—
Bedienung, Heizung inbegriffen. — Licht (elektrisch) 50 cts.		
Privatsalon	von Fr. 20.— an	von Fr. 20.— an
Frühstück komplett	Fr. 1.75	Fr. 1.75
Mittagessen (lunch)	Fr. 3.50	Fr. 3.50
Abendessen (dinner)	Fr. 5.—	Fr. 5.—
Pension mit Zimmer	von Fr. 8.— an	von Fr. 8.— an
(Riffelalp: von Fr. 10.— an.)		

**Eigenes Orchester. Tennis. Kinderspielplätze.
Große Park- u. Garten-Anlagen. Alpengarten.**

Illustr. Broschüre u. Prospekte nach Verlangen gratis u. postfrei.

HENDSCHELS LUGINSLAND HEFT 44

Über die Bernina nach Mailand



St. Moritz. Blick auf Piz Languard-Kette.

Aug. Rupp, Saarbrücken, phot.

von

Else Spiller.

3 Karten, 3 Streckenprofile und 65 Abbildungen.

Preis 2 Mark.

Verlag von HENDSCHELS TELEGRAPH, Frankfurt a. M.

ZERMATT

Der Ruf Zermatts liegt in der Großartigkeit seiner Gebirgswelt, in seinem gesunden Klima, der geschützten Lage und in der Mannigfaltigkeit der Ausflüge.

Man kann in Zermatt eine große Zahl kleiner Spaziergänge, ungefährlicher Kletter- und Gletscherpartien wie auch einzig großartiger Besteigungen ausführen.

RIFFELALP

(2227 Meter über Meer). Umgeben von den schönsten Arvenwäldern, in einzig schöner Lage, befindet sich das Hotel Riffelalp (300 Betten) auf der Alpe gleichen Namens (2220 m). Direkt dem Hotel gegenüber erhebt sich die elegante Matterhornpyramide, an die sich die höchsten Spitzen der Gegend (Gabelhorn, Rothorn, Weißhorn) anreihen.

Riffelalp ist der Ausgangspunkt verschiedener Spaziergänge, die zu den schönsten der Umgebung gehören. Vorerst nennen wir den Spaziergang nach dem Gornergletscher. Auf einem hübsch angelegten, ebenen Wege, einem wahren Boulevard, kommt man vom Hotel aus zum Gletscher, von wo man einen prächtigen Ausblick auf das ganze Zermattetal hat. Auch sei der Spaziergang ins wirklich hübsche Findelental, mit seinem abwechslungsreichen Panorama und den vielen netten Plätzchen noch genannt.

Allen denjenigen, deren Zeit nur kurz bemessen ist, **empfehlen wir sehr, mit einem Morgenzug auf Gornergrat zu gehen, auf dem Rückweg in Riffelalp auszusteigen, dort den Lunch einzunehmen und alsdann einen der zwei beschriebenen Spaziergänge zu machen. Nachher mit einem Abendzug zurück nach Zermatt.**

SCHWARZSEE

(2589 Meter über Meer). Denjenigen, die noch über einen zweiten Tag verfügen, raten wir den Ausflug nach Schwarzsee mit Rückweg über die Staffelalp an. Dieser angenehme und leichte Spaziergang, zu dem man nicht mehr wie 5 bis 6 Stunden gebraucht, ist unbestreitbar einer der schönsten in den Schweizeralpen. Das Matterhorn kann von hier aus so recht in seiner wilden Schönheit betrachtet werden, und dessen Anblick ist von Schwarzsee aus unvergleichlich.

Das Hotel befindet sich am Fuße des Matterhorns und ganz in der Nähe des Schwarzsees, in dessen Wasser sich die romantische Kapelle „Maria zum Schnee“ spiegelt. Vom Hotel aus hat man eine prächtige Rundschau auf die Berge, die im Kranze um Zermatt gelegen sind. Diese Rundschau kann sogar mit derjenigen vom Gornergrat verglichen werden.



Andere empfehlenswerte Ausflüge.

Schönbühlhütte, 6 bis 7 Std., Reitweg — Fluhhütte, 5 bis 6 Std., Reitweg
Matterhornhütte, 7 bis 8 Std., Reitweg — Täschalp, 4 bis 5 Std., Reitweg
Triftschlucht zum Triftgletscher, 4 bis 5 Std., Reitweg
Gornerschluchten, Reitweg — Hohbalm, Reitweg
Tuffernalp, Reitweg — Mettelhorn, Reitweg.

30,00



Für
Reisephotos
 besonders geeignet:
„Agfa“-Photo
-Material

Platten,
 Belichtungs-Tabelle,
 Entwickler,
 Hilfsmittel,
 Blitzlichtartikel,
 da
leistungsfähig,
zuverlässig,
haltbar.

Illustrierte, sehr instruktive **„Agfa“** -Broschüren -Prospekte **Gratis**
 durch Photohändler oder durch

Actien-Gesellschaft f. Anilin-Fabrikation, Berlin SO. 36.

Frankfurt am Main. Hotel Kölner Hof. Frankfurt am Main.

Bekanntes Haus guten Ranges am Hauptbahnhof. — Elektrisches Licht. — Dampfheizung. — Fahrstuhl. — **140 Zimmer mit 180 Betten von M. 3.25 an einschließlich erstem Frühstück.** — Einzel- und Doppelzimmer mit Bad. — Großes Restaurant mit vorzüglicher Küche.

Mainz. □ Holländischer Hof.

HAUS I. RANGES. Vollständig renoviert. Beste Geschäftslage im Mittelpunkt der Stadt. **Zimmer mit Bad. Elektr. Licht. Zentralheizung. Lift.** Bäder. Dunkelkammer. Omnibus an der Bahn. Das ganze Jahr offen. Schönste Lage am Rhein. Auto-Garage. Kaiserl. Automobilklub.

Pontresina Hôtel Languard Engadin (Schweiz)

Haus I. Ranges, in freier Lage, mit schönster Aussicht auf das Gebirge. Angenehmes ruhiges Haus, sehr geeignet für längeren Aufenthalt. Gute Küche, feine Weine, zivile Preise, elektrisches Licht, Bäder. Omnibus am Bahnhof. Lift. Zentralheizung. **Gebr. Gredig & Co.**

Samaden HOTEL BERNINA Engadin, Schweiz

10 Minuten von St. Moritz Vornehmstes Familienhotel I. Ranges. 150 Zimmer. Das ganze Jahr off. Sommer- u. Wintersport. Pens. v. Fr. 11 an.

Druckerei von August Osterrieth, Frankfurt a. M.

S-96

S. 61

Wiesbaden.

HOTEL QUISISANA

VORNEHMES FAMILIEN- UND KURHOTEL

in unvergleichlicher, freier, ruhiger, zentraler Lage
am Kurhaus, Königlichen Theater und Kurpark,
umgeben von eigenen Gärten und Terrassen. ::::

150 Zimmer, 50 Bäder (Privatbäder).

Alle neuzeitlich. Einrichtungen. Thermalbäder aus
eigener stark radioaktiver Quelle in allen Etagen
und Villen. Mahlzeiten auch à part im Restaurant.

Abgeschlossene Wohnungen und Villen für Familien.

Man verlange Prospekt vom Besitzer: **W.H. Roser.**

Telefon: 119, 120, 454, 467.

Telegr.-Adr.: **Quisisana.**

| Cöln am Rhein |

Dom-Hotel



Biblioteka Politechniki Krakowskiej

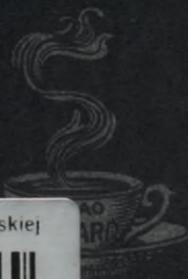


II-351595



CHOCOLAT
& CACAO

Suchard



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298977

Druckerei August Oesterrieth, Frankfurt a. M.