

Eine Schweizerreise.

(Schluß.)

Am Genfer See.

Eigentlich entsprach die Fahrt von Zermatt nach Montreux nicht unserm ursprünglichen Programm, aber Programmänderungen müssen auch auf Schweizerreisen vorbehalten bleiben, sofern unvorhergesehene Verhältnisse dazu zwingen. Weil die anhaltend ungünstige Witterung einer Wanderung im Hochgebirge nicht gerade förderlich war, deshalb sahen wir von der beabsichtigten Tour über den Gemmpass ab und versuchten, Interlaken mit der Bahn zu erreichen. In Vichy nahm uns der Schnellzug Mailand-Paris auf, der uns im Rhonetal abwärts führte. Die Station Eiders, ein Dörfchen in Uppiger Lage und mit interessanten Bauwerken, bildet die deutsch-französische Sprachgrenze; wir sind also nunmehr in die französische Schweiz eingetreten. Und weiter eilt der Zug durch das schöne Rhonetal, vorüber an der Station Sitten, der Hauptstadt des Kantons Valais, vorüber an Wiesen und Wäldern und rebenbewachsenen Anhöhen, die von den Alpen überragt werden. Bei Martinay-Stadt biegt die Bahn scharf nach rechts ab und erreicht bald die Station St. Maurice, in überwältigend schöner Lage. Dann treten die Berge wieder etwas zurück, und bald darauf leuchtet die Wasserfläche des Genfer Sees hervor. Hinter Villeneuve erscheint das herrliche Schloss Chillon, das, auf einem Felsen im See erbaut, mit dem Lande durch eine Brücke verbunden ist. Der Zug saust hinter den grauen Mauern des Schlosses entlang und fährt kurz danach in den Bahnhof von Montreux ein.

Montreux liegt sich eigentlich aus mehreren Ortshäufen zusammen, die unmittelbar aneinanderhängen und fast ausschließlich aus Landhäusern und Hotels bestehen. Auf einer Sandbänke schiebt sich der Ort in den See vor, und im Hintergrunde steigt er an den Bergwänden, zunächst sanft, dann immer steiler empor, bis hinauf auf die Spitze des Rocher de Naye, wo von 2045 Meter Höhe ein Miesenhôtel herabschaut.

Ein Regentag am See gehört sicher nicht zu den angenehmsten Erscheinungen. Desto angenehmer war es, als wir am andern Morgen in Montreux lachenden Sonnenschein begrüßen konnten. Im herrlichsten Blau strahlte der Himmel, nur hier und da machte sich noch ein Wölkchen bemerkbar. Das war ein Wetter zu einer Fahrt über den See! Mit dem ersten Frühlicht glitten wir über die scheinbar endlose Wasserfläche. Im Glanz der Morgensonne schillerten die blaugrünen Wellen, Möwen umkreisten das Schiff, zahlreiche Segelboote wurden sichtbar, die wie Miesenvögel langsam über die Flut zogen, Dampfschiffe eilten an uns vorüber, und an dem Ufer wechselten auf rebenbewachsenen Höhen Landhäuser, Schlösser, Dörfer und Städte ab. Von den größeren Orten am nördlichen Seeufer ist nächst Montreux die zweitgrößte Stadt des Waadtlandes, Vevey zu nennen. Es gilt als eines der lieblichsten Städtchen der Südwest-Schweiz und ist ein vielbesuchter Kurort. Nach geraumer Zeit grüßt von der Spitze der Kirche der Kathedrale von Lausanne, angeblich der schönsten Kirche der Schweiz, Andere Bauten tauchen daneben auf, aber erst, nachdem man Nidau, den Hafenplatz von Lausanne, verlassen hat, zeigt sich auf dem Hügel die Stadt in ihrer ganzen Ausdehnung. Lausanne, die Hauptstadt des Kantons Waadt, zählt etwa 52 000 Einwohner und erstreckt sich terrassenartig den Hügel empor.

Nun legt unser Schiff die weitere genau zweistündige Fahrt bis Genf ohne Unterbrechung zurück. Am rechten Ufer erscheinen eine Anzahl anderer Ortshäufen in freundlicher Lage, aber auch das linke Ufer rückt jetzt näher heran; der See verengt sich und nun fährt das Schiff in den unteren Teil des Sees ein, an dessen Ende sich der Hafen von Genf öffnet und die Bauten der Stadt sichtbar werden. Genf, die drittgrößte Stadt der Schweiz, auch das schweizerische Paris genannt, ist das Ziel vieler Fremder, wobei die Eigenart der Stadt selbst mehr als seine Umgebung in Betracht kommen dürfte. Wir hatten gerade Zeit genug, um oberflächlich die Stadt zu besichtigen, dann ging es wieder zurück zum Quai de Mont Blanc, wo das Schiff bereits zur Abfahrt bereit lag.

Die Rückfahrt war in jeder Beziehung noch günstiger als die Hinreise. Kein Lüftchen regte sich, und die Luft war so klar, daß wir in der Ferne den Mont Blanc mit seinen Schneehäuptern in seiner majestätischen Schönheit schauen konnten. Wo das Schiff die Hügel des unteren Sees verläßt, um in die breite Wasserfläche hinauszufahren, da tritt am Südufer die Kette der Savoyer-Alpen mehr in den Gesichtskreis. In der Ferne winkt bereits Lausanne wieder von dem Hügel herab; ein entzückendes Panorama. Dann geht die Fahrt weiter an den Weinbergen vorüber, im Vordergrunde der Felsen Montreux, vom Rocher de Naye überragt, zur Rechten der Granmont mit seinen Nebenbergen und dazwischen die leuchtenden Firnen vom Dent du Midi. Nach insgesamt sechsstündiger Seefahrt landeten wir am Nachmittag wieder in Montreux.

Im Berner Oberland.

Die Fahrt von Montreux mit der elektrischen Bergbahn Montreux-Oberland-Bernois, die die steilen Höhen emporgeht, ist ein Hochgenuss. Je höher die Bahn steigt, um so interessanter der Blick in die Tiefe auf die bläulich schimmernde Wasserfläche, auf die Wiesen und auf die Weinfeldern mit ihren bunten Ortshäufen und auf die gegenüberliegenden Schneeberge. Nach jeder neuen Wendung der Bahn ein anderes Panorama. Nachdem bei dem Fleden Les Avants der 2500 Meter lange Tunnel durchfahren ist, nimmt die Bahn ihren Lauf wieder bergab. Beim Austritt aus dem Tunnel hat sich die Gegend völlig verändert. Anstatt des lieblichen Seegebietes mit den überragenden Firnen wald- und wiesenreiche Hochtäler mit/ grotesten Felspartien und romantischen wasserreichen Schluchten. Hier und da erscheinen freundliche Ortshäufen, in deren Nähe Viehherden auf fastigen Ämnen weiden, und die Ortshäufen werden gebildet von sauberen Schweizerhäusern, die in angenehmem Gegensatz stehen zu den dunkelbraunen Hütten in Ober-Wallis.

Bei dem Dörfchen Saanen erreicht man wieder deutsch-schweizerisches Gebiet; Saanen selbst ist in dieser Richtung der erste Ort im Berner Oberland. Von hier ab steigt die Bahn nochmals, nach allen Seiten liebliche Ausblicke in die Täler und auf die Höhen bietend, bis zu 1300 Meter H. M., um sich dann in einigen Windungen steil abwärts nach ihrer Endstation Zwillingen zu wenden. Auch die Fahrt von hier mit der Dampf-eisenbahn durch das tiebere Simmental bis Spiez ist reich an alpinen Reizen.

Am Thuner See, den wir bei Spiez erreichten, herrschte Abendstimmung, so wie man sie in ihrer Eigenart nach langen Regentagen beobachten kann. Langsam, wie Rauchwolken stiegen einzelne weiße Wölkchen von der Wasserfläche gespensterhaft in dem Bergkessel empor. Im matten Lichte hoben sich die Konturen der Bergspitzen von dem Abend-

himmel ab. Hier und da leuchteten aus den dunkeln Waldungen von den Höhen, aus den dort errichteten Hotels grelle Lichter in die Dämmerung, und auch an den Ufern machten sich die Ortshäufen mehr durch einzelne Lichter als durch die Bauten kenntlich. Von Westen her brach noch ein schwacher Schein durch die grauen Wolken, der dem See in der Dämmerung eine zauberhafte Beleuchtung gab.

Mittlerweile war Interlaken erreicht. Wer hierher geht, tut das wohl in erster Linie, um die herrliche Gebirgslandschaft zu bewundern, weniger aber um sich an Interlaken selbst zu erfreuen. Das letztere wird einem nämlich nicht gerade leicht gemacht. Schuld tragen nicht allein die hier üblichen Preise, sondern weit mehr noch das Leben, wie es sich hier entfaltet. Interlaken ist einer derjenigen Orte, in denen es außer den Hotelbesitzern und deren Personal und außer den lediglich vom Fremdenverkehr lebenden Geschäftsleuten überhaupt nur noch Fremde gibt und zwar Angehörige so ziemlich aller Nationen. Und wie sich die internationalen Gäste in Bezug auf Gang einander den Rang ablaufen, so tun das natürlich auch die Hotelbesitzer. Sieht man ab von dem Nebenort Unterseen und einigen abseits liegenden Hotels, so bildet Interlaken nur eine einzige Straße, die sich vom Hauptbahnhof bezw. von der Schiffsanbestelle am Thunersee bis zum Ostbahnhof bezw. zur Landestelle am Brienser See erstreckt. Ist am Hauptbahnhof ein Zug eingelaufen, dann defilieren die zahlreichen Hotelomnibusse, die keine Hotelgäste erwischen haben, durch den ganzen Ort nach dem Ostbahnhof. Wiewohl auch hier der Erfolg aus, so geht die Wagenprozession wieder zum Hauptbahnhof zurück. Und so geht der Zug täglich unzählige Male hin und her. Aber auch an den Bahnhöfen oder an den Schiffstationen den Boden von Interlaken betritt, der muß erst eine von lauter Hotelbedienten gebildete Gasse durchschreiten, er muß deren unzählige Anrufe und Angebote über sich ergehen lassen, und er muß schließlich, wenn er später noch von dienstbaren Hotelgeistern auf der Straße als obdachloser Fremdling angesehen wird, sich der zahlreichen Vordränge erwehren, mit denen man ihn für dieses oder jenes Hotel kapern will. Alles das und noch manches andere gehört, wie gesagt, nicht zu den Schönheiten von Interlaken.

Schön ist aber zweifellos die Umgebung. Die Hochgebirgslandschaft läßt sich hier in vollen Zügen genießen. Aber wir hatten diesmal in Interlaken entschieden Pech; denn zum ersten Male an einem hervorragenden Orte, wurden uns die Schönheiten der Natur durch anhaltenden Regen gründlich verborgen. Die Wolken wollten nicht weichen; sie verhielten nicht nur das bekannte Dreieck, Eiger, Mönch und Jungfrau, sondern auch die meisten andern Berge in der Umgebung, und die Hoffnung auf Besserung des Wetters war nach Lage der Sache sehr gering. Einmal hatte ich in Interlaken den blendenweißen Firn der Jungfrau leuchten sehen. Das war vor zwei Jahren und diesmal, wo hier die Welt so grau in grau gemalt war und kein Sonnenstrahl die Wolken zerteilen wollte, erinnerte ich mich um so lebhafter des damaligen Anblicks.

Das Wetter war zwar damals auch etwas launenhaft gewesen. Regen und Sonnenschein wechselten miteinander ab, und als wir von Meiringen, dem an schönen Wasserfällen reichen Oberlanddörfchen, über den Brienser See fahren, da waren die Berggipfel alle in Wolkenschleier gehüllt. Auch über Interlaken hatten sich die Wolkenschleier zusammengezogen. Doch als wir von der Landungsstelle dem Orte zuschritten, da teilten sich plötzlich die grauen Wolken, ein liebliches Blau erschien, und inmitten dieses Blau eine einzelne blendend weiße Wolke. So schien es wenigstens; in Wirklichkeit war es die Jungfrau selbst, deren Schneehaupt wie aus einem Rahmen hervorzugete und sich von dem Azurblau des Himmels wunderbar abhob. Das war in der Tat eine Ueberraschung und ein Anblick der so leicht nicht wieder zu vergessen ist.

Wir entschlossen uns, noch am selben Tage der Gletscherwelt näher zu gehen, benutzten zu diesem Zweck die Bergbahn Interlaken-Grindelwald und quartierten uns hier oben, nachdem wir zuvor noch die beiden Gletscher besichtigt hatten, im Angesicht des Wetterhorns und des Eigers ein. Es war ein prächtiger Abend; kein Lüftchen regte sich, kein Wölkchen stand mehr am Himmel. Und als die Sonne im Westen unterging, da überzog sie die beiden Bergriesen mit einem purpurnen Schein. Alpenalpen im Hochgebirge! Wer zum ersten Male ein solches Naturschauspiel sieht oder wer nur selten derartiges bewundern kann, für den sind solche Augenblicke unvergesslich. Dem schönen Abend folgte ein herrlicher Tag. Noch immer war der Himmel wolkenlos, als uns die Bergbahn von Grindelwald weiter nach dem Plateau der Kleinen Scheideck führte. Die Fahrt ging durch Schneeanern hindurch, die die Wagnwagen beträchtlich überragten. Wie wohl tat das, an dem heißen Juniage an diesen kühlen Schneewänden vorüber zu fahren und während der Fahrt aus den Wagenfenstern heraus die Hände in die Schneemassen zu wühlen. Und dann das entzückende Bild auf Scheideck selbst! So nahe dem blendendweißen Jungfraufron! Auf Tausende hat dieser Berg schon seine Anziehungskraft ausgeübt, und wohl nicht einer von denen, die in seine Nähe pilgerten, wird enttäuscht gemessen sein. Und Tausende werden noch an diese Stätte wandern und ihre Erwartungen erfüllt sehen. Wenn die Jungfrau ihre nun ewigen Schnee bedeckte Spitze in den Isanen Reiter hebt, flankiert von Silberhorn und Schnehorn, wenn ihre beiden Geschwister Mönch und Eiger in derselben Klarheit sich zeigen, wenn die ganze Kette der Schneeberge bis zum Breithorn und Schingelhorn das Bild vervollständigen, dann steht man hier oben wie vom Zauber festgebannt. Mancher hat es schon versucht, auf die Spitze der Jungfrau in 4167 Meter Höhe zu steigen; nicht immer ist dieses Wagnis glücklich abgelaufen. Jetzt ist man seit Jahren dabei, diesen Aufstieg bequemer zu gestalten, indem man mittels elektrischer Bahn den Gipfel zu erreichen strebt. Schon Ende der neunziger Jahre gelang es, die ersten Stationen zu errichten und 1906 konnte die von der Kleinen Scheideck 5½ Kilometer entfernte Station Eismeer eröffnet werden, zu der die Bahnlinie durch die Felsenwand des Eiger führt. Seitdem wird unverdrossen an der Weiterführung der Bahnlinie gearbeitet, ohne daß abzusehen wäre, wenn die insgesamt 12 Kilometer lange Strecke bis in die Gegend des Gipfels zu Ende geführt werden kann. Ob nicht unterdessen alles, was Menschengeist erdacht und Menschenhand Großes geschaffen hat durch noch größere Geistesprodukte überholt sein wird? Auf dem Schienenwege hat der Mensch seit Jahrzehnten die Hochgebirgswelt bezwungen wollen, ob nicht vielleicht im Fluge durch die Luft das Ziel eher erreicht wird? Wer kann's wissen!

Auf der Kleinen Scheideck, dem 2061 Meter hohen Hochplateau, kämpften im Juni noch Sonne und Schnee miteinander, und überall, wo die Sonne die Oberhand gewann und den Schnee zum Schmelzen brachte, da entfaltete sich sofort eine üppige Alpenflora. Ein Blick hinab in die Tiefe läßt die

Häuser von Grindelwald erkennen, die wie Spielzeug erscheinen, obgleich der Ort selbst in 1057 Meter Höhe liegt. Man muß auf der Kleinen Scheideck gestanden und bei heiterem Himmel und lachendem Sonnenschein in die alpine Welt geschaut haben um zu verstehen, wie schwer es ist, sich von solcher Stätte zu trennen. Und doch ist hier oben kein Bleiben für immer. Schon tönt das Signal zur Weiterfahrt. Hinab geht's jetzt, nach Wengernalp, immer noch den Blick auf die Gletscher gerichtet, und dann weiter hinab nach Lauterbrunnen, wo von hohen Felsen zahlreiche herrliche Wasserläufe wie lauter Brunnen in das Tal stürzen.

Heimwärts.

Die Fahrt über den Brienser See war gleichbedeutend mit der Heimreise. Das Wetter hatte sich noch nicht aufgehellt, und das mag mit dazu beigetragen haben, daß der See mit seinen felsigen Ufern eine etwas melancholische Stimmung ausliefte. Immer mehr verschwand die Stätte, an die sich die schönsten Erinnerungen knüpften. Nur als der Viehdach in tollen Sägen wildschäumend in den See herniederstürzte, da war es, als wenn noch einmal jene Melodie angestimmt würde, die wir so oft dort oben in den Bergen vernommen hatten. Dann kam aber auch schon die Endstation Brienz. Von hier führte uns die Eisenbahn wieder durch das Tal nach Meiringen und dann weiter den Rücken des Prätig empor.

Masseub wurden die Fahräder in die Jahnstationen eingeseht, und langsam und leuchtend komm der Zug den wald- und schluchtenreichen Berg hinan. Und wo nicht das Tosen eines mächtigen Wasserfalles die Aufmerksamkeit während der Fahrt auf sich zieht, da wird der Blick noch einmal durch Lichtungen auf die Bergriesen gelenkt. Bei Station Prätig auf 1005 Meter Höhe hat die Bahn ihren Scheitelpunkt erreicht nun wendet sie sich wieder unter zackigen Felsen, an grünen Matten vorüber ins freundliche Tal. Entlang am Ufer des Eugenersees, dann an dem des Sarner Sees, wo wieder Erinnerungen auftauchen an die alten Schweizer und an ihre Freiheitsliebe. Schon leuchtet in der Ferne der Bierwaldstätter See wieder, an dessen Ufer nunmehr der Zug dahinkommt, direkt am Fuße des Pilatus entlang, und herrlich erscheinen die letzten Blicke auf das Staufferhorn, den Rigi und über den glitzernden Wasserspiegel.

In Luzern wurde zum letzten Male auf Schweizer Boden gestiegen. Am andern Morgen zeigte der Himmel noch ein trübes Gesicht, und die Berggipfel hielten sich, wie zum Abschied, hinter Wolkenschleieren verborgen. Einönig trug uns das Dampfboot dahin. Am Brienser See wollte noch einmal die Sehnsucht nach den Bergen erwachen, aber das Gebot der Pflicht war diesmal stärker als die Sprache der Natur. Bald schimmerte wieder das schwebelnde Meer, und als mich der Dampfer Helvetia von Romanshorn nach Lindau über die Wogen zurückführte, da schäumten und plätscherten diese leise, so wie sie es getan hatten, als ich nach dem Schweizerlande zog. Diesmal schien es wie Abschiedsworte, wie Scheidegruß zu klingen. In der Ferne grüßten jetzt auch die Berge noch einmal, dann wurden sie kleiner und kleiner, während das Ufer immer näher kam. Ein Glockenzeichen kündete die Landung an. Dort stand schon das Dampfboot, ungeduldig schnaubend, und bald führte es mich in rasender Eile der Heimat zu. A. L.

Zählebigkeit der Tiere.

Wenn wir hören und lesen, daß die größten und stärksten Tiere ein sehr zähes Leben haben, so halten wir das für selbstverständlich. Schillings erzählt in seinem Werke: Mit Blüthen und Blüthen, daß unter Umständen eine große Anzahl von Schlangen — bis zu 50 Kugeln und mehr — auf einen Elefanten abgelesen werden müssen, ehe er zur Strecke gebracht wird. Doch gibt es auch unter den übrigen Tieren nicht wenige, die sich durch große Zähigkeit und Widerstandskraft auszeichnen, und zwar durchaus nicht immer die tatkräftigsten Vertreter der Tierwelt. Manche vertragen einen hohen Grad von Hitze und Kälte, können lange ohne Nahrung leben und überwinden Krankheiten und Verletzungen, denen der Mensch erliegen würde.

Ein gesunder Mensch meint, keinen Tag lang ohne Speise und Trank sein zu können. Eine Ausnahme machen nur die Hungerkünstler, die tage, ja wochenlang keine feste Nahrung zu sich nehmen. Auch unter den Tieren gibt es Hungerkünstler. Sie unterscheiden sich aber wesentlich von den menschlichen; sie fasten, weil sie müssen, weil sie nichts haben, also der Not gehorchend. Das Kamel kann 8—9 Tage marschieren, ohne zu trinken. Diese Leistung ist um so höher anzuschlagen, als das Tier dabei mit schwerem Gepäck beladen und dem größten Sonnenbrande ausgesetzt ist. Alle unsere Winterräuber sind Hungerkünstler. Sie schlafen schier endlos und verschlafen doch kein Magenknurren, und das Leben verläßt sie nicht. Die Hasen lassen sich, wie jeder Jäger weiß, bei starkem Schneefall einschleichen. Einen oder zwei Tage lang liegen sie unbeweglich und gebückt unter einem Busch, erst wenn es aufhört zu stürmen, verlassen sie ihr Lager.

Reptilien und Amphibien sind imstande, lange zu hungern. Kreuzottern nehmen in der Gefangenschaft keinerlei Nahrung zu sich und halten sich doch monatelang im Terrarium. Sie werden mit der Zeit wohl träge und matt, was zweifelsohne der Enthaltensamkeit zuzuschreiben ist, sterben aber nicht gleich. In einem Terrarium, das ich im vorigen Herbst entwürfelte und beiseite stellte, waren aus Versetzen zwei Schlangen verblieben. Ich war nicht wenig erstaunt, als ich sie neulich noch lebend vorfand. Es war nichts im Glasfaßten, was ihnen hätte zur Nahrung dienen können, denn Erde und Pflanzen waren von mir darauf entfernt worden.

Sehr zählebige müssen die Wanzen sein, wenn es wahr ist, daß sie jahrelang hungern können und doch nicht verderben. Wehe aber dem Menschen, der dann von ihnen befallen wird! Er wird Blut lassen müssen!

Gewaltsame Einflüsse überstehen Tiere, die nicht eben zu den größten und stärksten gehören. Um seine Gesundheit und sein zähes Leben beneiden müßten manche den Fuchs. Die Behauptung, daß er sich, wenn er in die Falle gerät, mitunter lieber ein Bein abbeißt, als daß er sich gefangen gibt, ist durchaus nicht ins Reich der Fabel zu verweisen. Natürlich verfaßt nicht jeder gefangene Fuchs auf den Gedanken, sich durch Selbstverstümmelung zu befreien, aber vereinzelt kommen die Fälle vor.

Ein nettes Stückchen mit einem Fuchse ist einem mir bekannten Jäger passiert. Der Mann kam eines Abends mit einem erlegten Fuchs nach Hause. Er warf das Tier, das kein Lebenszeichen mehr von sich gab, auf die Bank vor dem Hause und wollte nach dem Abendbrot das Fell abziehen. Als wir bei Tisch saßen, sah die Hausfrau zufällig durchs Fenster und gewahrte auf der Wiese „ein rotes Ding“, das sich beim Näherherschauen als der tot geglaubte Reineck entpuppte. Nun war keine