

Va Bärg & Tal

Der tollkühne Terbjer Drei-Tages-Alpauftrieb

Von grossen Alpträumen und gröberen Albträumen gestern und heute.

Wenn Sie, liebe Leserinnen und Leser, in diesen Sommertagen mit Musse und Muse über biodivers blühende Alpweiden lustwandeln, dann verdanken Sie das weder Wallis Tourismus noch Verkehrsvereinen noch Natur- und Landschaftsparks, die sich damit alle werbewirksam brüsten. Sie bewegen sich nämlich auf althergebrachtem, über Jahrhunderte bewirtschaftetem und gepflegtem bürgerlichen Viehland.

Schöne, heile Welt also? Leider mitnichten. Denn wenn wir genauer hinsehen, bekommen die Postkartenbilder dunkle Flecken. Hier überbelegtes, überweidetes, überdüngtes und übergülltes Alpenntum voll Alpenbläcken, Brennnesseln und Löwenzahn, die wir als «Schwimmeijä» zu Tee und Honig verarbeiten. Und dort immer mehr Alpweiden, die ungeräumt verganden, verstrauen, zuwachsen und im schlimmsten Fall erodieren, wenn sie nicht schon skipistenverdichtet kümmerlich dahinvegetieren.

In wenigen Jahrzehnten werden unsere Nachkommen immer

öfter stundenlang durch Täler wandern und – wie in den Kastanienwäldern im italienischen Ossola zwischen Lago Maggiore und Centovalli – nur den blauen Himmel sehen und ab und zu auf zerfallene Hütten und letzte Spuren alter «Viehtreijä» stossen. Und verwundert fragen: Was die hier wohl gemacht haben? Schuld daran sind nicht nur der Klimawandel und der Wolf, sondern auch die vielfach leichtfertige Preisgabe einst hochgeschätzter Kulturlandschaften.

So schnell verliert an Wert, was sich unsere Vorfahren mit grossem Aufwand und aus Not zu rechtgelegt und gemeinschaftlich erhalten haben. Die Viehalpen waren knapp, begehrt und damit von existenzieller Wichtigkeit. Dafür hat man für damalige Verhältnisse viel Geld in die Hand und sogar lange, beschwerliche Wege in Kauf genommen. Bis zur Französischen Revolution etwa herrschten die Zenden Brig, Visp und Raron über das Gerental zuoberst im Goms. Die Burgerschaft Stalden erwarb 1894 von italienischen Besitzern im hintersten Zwisch-

bergental die Alpe Pontimia, ein Gebiet von rund 1300 Hektar. Bis Anfang der 1970er-Jahre wurde sie jeweils mit rund 80 bis 90 Milchkühen bestossen. Die Alpe Hopschen auf dem Simplonpass gehört seit 1943 mit mittlerweile 44 Kuhrechten, drei Hütten und 7000 Quadratmeter der Gemeinde Eisten. Bis in die 1950er-Jahre trieben die Eistner ihr Vieh in zwölf Stunden über Gspon und Gebidem ins Nanttal und weiter über den Bistenpass auf die Alpe Hopschen.

Noch tollkühner waren die Terbjer. Im Jahr 1514 kaufte die Burgergemeinde Törbel von der Hasitaler Gemeinde Guttannen für 850 Pfund Pfennig Berner Münz, was damals 1648.40 Franken entsprochen haben soll, die Alpe Oberaar mit «steg, mit weg, mit weid, mit grund, mit grat, mit mitte, mit lenge, mit zilen und marchen, mit schaden und nutzen». Fast ein halbes Jahrtausend lang sömmerten die Terbjer die Hälfte ihrer Rinder, an die 100 Tiere, und dazu die Schafe auf der Aaralpe. Otto Karlen selig, Anfang der 1930er-Jahre mit seinem jüngeren Bruder

Cäsar selbst Hirt jenseits der Grimsel, dokumentierte und beschrieb die Geschichte und Geschichten des Alp-Abenteuers im Heimattagungsheft von 1991 ausführlich und eingehend – «um die Verhältnisse der damaligen Zeit festzuhalten und sie der Vergessenheit zu entreissen», wie der Autor vermerkte.

Das Beeindruckendste: der Alpaufzug jeweils Ende Juni. Er dauerte drei Tage, führte über 80 Kilometer, von Visp 2000 Höhenmeter aufwärts zum Jostsee und über die Triebtesee-Lücke in die Oberaar. Die Terbjer hatten auf ihrem für Tiere und Menschen äusserst kraftkostenden Viehtrieb ein Mittagsrastrecht bei «Zen Hohen Flühen» zwischen Bitsch und Mörel sowie zwei Nachtfärich-Rechte im Laxergraben und auf der «Oberlawinä» bei Obergesteln. Die beiden Hirten führten in der Oberaar bis in den September hinein ein einsames Äplerleben. So einsam, dass der Legende nach einem Hirten auf Rindersuche sogar die arme Seele der schönen, reichen Mailänder erschien, die für ihr Luxus-

leben barfuss büssnen musste und nie wiedergesehen im Oberaargletscher verschwand.

1948 ging auch der Terbjer Alptraum zu Ende. Die Aaralpe wurde für 162'000 Franken an die übergriffigen Kraftwerke Oberhasli KWO verkauft, die in der Folge über 100 Millionen Franken in den Stauseebau und die Kraftwerkstanlagen investierte. In Törbel sorgte das Geschäft für Diskussions- und Zündstoff- und einige Abwanderungen. Eine Minderheit war der Meinung, nur das Stausee-Areal zu verkaufen oder im Baurecht abzutreten und die Alpe zu behalten. Der beginnende Niedergang der Berglandwirtschaft und das lockende Geld, das die damals arme Gemeinde für den Neubau der Alpstallung auf der Moosalpe gut brauchen konnte, gaben im Dorf schliesslich den Ausschlag.

Julius Lorenz war der letzte Hirt auf der Aaralpe. 1948 musste er wegen eines heftigen Wintereinbruchs schon nach zwei Wochen abalpen. Der erfahrene Alpknecht lebt als rüstiger 92-

Jähriger seit Langem schon in Visperterminen, nachdem er in der «Nidristi-Alp» im Nanttal seiner Liebe fürs Leben begegnet war. Im Gespräch lässt Lorenz leises Bedauern über den damaligen Verkauf durchschimmern: «Die Oberaa wäre heute noch eine wunderbare Alpe für unsere Schäfer.»



Beat Jost
1954, ist in Obergesteln aufgewachsen und lebt in Albinen.
bjc.jost@bluewin.ch

Kolumne

Ich möchte wegfahren – und zwar so

Die Sommerferien stehen vor der Tür, die Koffer sind gepackt.

Wie verreist du?

«Ich möchte nicht wegfahren.» Mit diesem Satz erklärt mir mein Mitbewohner, warum er die Aufregung über «Fliegen oder nicht fliegen» kaum nachvollziehen kann. Ich wünschte, ich könnte von mir dasselbe behaupten, doch ich reise gerne und auch gerne weiter weg. Im Studium erklärte einmal ein Klima-Professor geduldig, warum Auto- und Flugzeugabgase nicht gleich klimaschädlich sind. Da Flugzeuge knapp über der Troposphäre (unterste Atmosphärenschicht in Erdnähe) fliegen, werden ihre Abgase nämlich weder vom Regen «heruntergewaschen» noch von Pflanzen «verarbeitet». Dadurch sind sie neben der absoluten Menge auch länger klimawirksam. Schluck...

Acht Jahre später stehe ich in Zürich am Flughafen, bepackt mit Surfboard, Koffer und Tagesrucksack. Ich schwitze am ganzen Körper. Ich suche das richtige Check-In für mein Sportgepäck und werde wieder weitergewinkt. Menschen wuseln, schreien sich über die Menge etwas zu, schauen ständig auf die Uhr. Ferienstimmung. Widerwillig gebe ich mein Gepäck ab. Mein Zug-Instinkt schreit «Behalte dein Gepäck im Blick». Beim Security-Check schaue ich zum zehnten Mal nach, ob ich wirklich kein Sackmesser dabei habe. Beim Boarding zücke ich erneut meine ID und sehne mich

nach Zügen, in die ich einfach einsteigen kann. Dann hebt das Flugzeug ab. «Über den Wolken, soll die Freiheit wohl...», wenn nur die Quasselstripe neben mir endlich mal Ruhe geben würde. In Dublin angekommen, darf ich endlich Richtung Ausgang hüpfen, zur Gepäckrückgabe, wo dann erst mal mein Surfboard für eine Stunde verschollen ist. Ein Blick auf die Uhr, mein Ticket und myclimate.ch zeigt: Insgesamt sechs Stunden Zürich–Dublin, CHF 320 plus CHF 35 Koffer plus CHF 90 Sportgepäck, 245 kg CO₂.

Nach einer Woche stehe ich wieder in Dublin am Flughafen. Und warte auf ein Taxi. Kurz darauf schlendere ich in ein menschenleeres Schiffsterminal, werde von einer Frau eingewiesen und sitze kurz später in einem Bus, der mich zusammen mit anderen Passagieren auf die Fähre bringt. Auf dem fünften Deck finde ich unsere Kabine mit Meerblick, Dusche, WC und zwei schneeweißen Betten. Abends gönnen wir uns ein Thai-Curry, zusammen mit einem Glass Guinness und Blick auf den Sonnenuntergang. Das WLAN geht nicht, endlich Zeit zum Lesen. Nach einem Brunch mit «Eggs Benedict», Spargeln und gegrillten Tomaten machen wir uns bereit für die Ankunft. In Cherbourg am Bahnhof kommt die Überraschung: Der Bahnmitar-

beiter lacht uns naive Schweizerinnen aus, weil wir «Spontan mit dem Regio-Zug an einem Sonntag nach Paris» wollen. Ausgebucht. Nach einem kurzen Stimmungsdämpfer ergibt sich daraus eine AirB&B-Übernachtung auf einem Segelboot im Hafen. Am nächsten Tag geht es weiter nach Paris, dann mit dem TGV in die Schweiz. Insgesamt 17 h Fähre, 3,5 h Zug Cherbourg–Paris, 4 h Zug Paris–Basel, CHF 150 Fähre inkl. Kabine, CHF 200 Zug Cherbourg–Basel, 90,6 kg CO₂.

Fazit? Fliegen funktioniert, um von A nach B zu kommen. Wenn ich mich entscheiden kann, würde ich mich trotzdem immer für ein Abenteuer, oder in diesem Fall eine entspannende, klimafreundlichere Überfahrt, entscheiden.



Silvia Burgdorf
1993, wohnt in Horgen. Sie ist wissenschaftliche Assistentin für Nachhaltigkeitskommunikation an der ZHAW.
silviaburgdorf@hotmail.com

Weltliterarische Kolumne

«Mein Gott, töte mich schnell!» hieß sein Gebet

Ein Porträt des avantgardistischen russischen Dichters Daniil Charms (1905–1942).



Der russische Dichter Daniil Charms.
Bild: zvg

«Kursk ist eine sehr unangenehme Stadt... Ich gelte bei den Einwohnern als Idiot, und auf der Strasse muss mir unbedingt jeder etwas hinterherufen. Deshalb sitz ich die ganze Zeit im Zimmer.» Was Daniil Charms, geboren am 17. Dezember 1905 in St. Petersburg, 1932 aus der Verbannung schrieb, wirft ein Schlaglicht auf das Schicksal eines Dichters, den eine bigotte Politclique für geistesgestört erklärte, weil er dem sozialistischen einen eigenen, radikalen Realismus entgegenstellte, der jeden logischen Sinn ablehnte und alles «Normale» der Lächerlichkeit preisgab. So grotesk seine Texte, seine Lyrik, sein Drama «Elizabeta Bam», die 30 «Fäl-

le» anmuten, die er 1939 selbst zu einem Band zusammenstellte: Angesichts des Alltags in Stalins Reich, wo immerzu neue, absurde Verordnungen erlassen wurden und man jederzeit aus unerfindlichen Gründen verhaftet und ermordet werden konnte, sind sie vollkommen realistisch. Was nicht zuletzt auch für die Brutalität gilt, die vielen Texten und vor allem auch dem allerletzten, «Rehabilitierung», der «Beichte» eines skrupellosen Mörders, anhaftet. Er entstand im Juni 1941, drei Monate, bevor Charms erneut verhaftet und schliesslich der Zwangspsychiatrie überwiesen wurde, in deren Obhut er am 2. Februar 1942 starb. An Hunger, wie er ihn, zusammen mit der Einsamkeit und dem Mangel an Zärtlichkeit, seit Jahren kannte. «Mein Gott», hatte er sich am 23. Oktober 1937 notiert, «ich hab nurmehr die einzige Bitte an Dich: vernichte mich, zerschlage mich endgültig, lass mich nicht auf halbem Wege stehen, sondern nimm von mir die Hoffnung und töte mich schnell...»

Dabei amüsierten sich Generationen sowjetischer Kinder an den drolligen Kinderbüchern, die Daniil Charms unter Titeln wie «Plisch und Plum nach Wilhelm Busch» schrieb, und gehören Miniaturen wie die folgende inzwischen längst zu den



Charles Linsmayer
Der Zürcher Publizist hat Bücher von Maurice Chappaz und Corinna Bille publiziert und ist nicht nur ein Kenner der Schweizer, sondern auch der Weltliteratur.
charles@linsmayer.ch