

# Muota

Anforderung



**2h30min** **Wanderkarte/n 1:50'000 236T / 246T**  
**Gesamtaufstieg 384m**

**Länge 7.8km**  
**Gesamtabstieg 307m**



Viele Leute kennen zwar die Wetterschmöcker aus dem Muotathal, das Tal selber jedoch ist für sie völliges Neuland! Auch dem russischen General Soworow dürfte dieses Tal unbekannt gewesen sein, als er im Jahre 1388 das erste und letzte Mal mit seinen Mannen hier vorbei zog.

Ich starte meine Wanderung in Ibach, einem Vorort von Schwyz, von wo ich mit dem Bus bis zur Brücke über die Muota fahre. Es gäbe allerdings bis Oberschönenbuch noch etliche Haltestellen, bevor ich über die Husmatt und Fron auf das Strässchen zur Suworowbrücke gelange. In diesem Engnis überquerte auch der berühmte General den Fluss.

Die alte Stoosbahn startete im Schlattli, ist jedoch nicht mehr in Betrieb. Die neue mit den flexiblen Hamsterrädern etwas weiter „hinten“. Ein grosses Ausgleichsbecken füllt die weite Ebene, bevor ich auf die alte Brücke treffe. Von hier folgt der schnurgerade Weg dem schnurgeraden Bach.

Den Weiler Ried, dessen Umfeld inzwischen längst trocken gelegt wurde, passiere ich in einigem Abstand und wechsele ab zwischen Wald, Wiesen, Matten und Ufer. Die gegenüberliegende Talseite bietet vielen Höfen entlang der Hauptstrasse Raum für Landwirtschaft und Gewerbe. Dahinter erhebt sich eine felsige Geländekante, über welcher sich das Dorf Illgau ausbreitet. Es ist erreichbar über eine kilometerlange Strassenrampe und einer Seilbahn in wenigen Minuten vom Sand aus. Das weit darüber thronenden Hildegard Hotel wird von einer weiteren Seilbahn bedient.

Von nun an weicht mein Weg keinen Meter mehr vom Ufer der eilig fliessenden Muota, es gibt allerdings kaum mehr eine Möglichkeit. Auch Schatten spendende Bäume sind rar, dafür ist der Weg Kinderwagen oder Rollator tauglich: Keine Steinbrocken, keine Wurzeln und keine Stufen bremsen den Schritt.

Wo auf der Nordseite die Felsen näher kommen, erreiche ich die ersten Häuser von Muotathal, sorgfältig ausgerichtet in Reih und Glied, gerade wie der sauber gezogene Bachlauf. Etwa 100 Meter von der Brücke entfernt, finde ich an der Hauptstrasse die Bushaltestelle.

## Pragelpass

Seit langer Zeit verband ein Saumweg über den Pragel das Muota- im Kanton Schwyz, mit dem glarnerischen Klöntal. Die heutige, meist einspurige Strasse von Glarus bis Muotathal misst knappe 35km und überwindet auf der westlichen Seite ein maximale Steigung von 18%. Sie wurde auf der Ostseite 1940 durch die Reduitbrigade aus strategischen Gründen ausgebaut. Die Schwyzenseite folgte erst 30 Jahre später. Initiator war der Kommandant dieser Einheit und erhielt dafür in Muotathal das Ehrenbürgerrecht.

Obwohl die Route ungefähr parallel zum Klausenstrasse verläuft, wird der Pragel während des Winters für längere Zeit gesperrt. Und dies, obschon der Scheitelpunkt des Klausenpasses fast 500 Meter höher liegt. Auch während der Sommerzeit bestehen auf dem Pragel diverse Beschränkungen: Zugelassen sind hier - immer mit Ausnahmen für die Landwirtschaft - lediglich Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen und ohne Anhänger. Auf dem etwa 2km kurzen Abschnitt zwischen Richisau und der Kantonsgrenze zwischen SZ und GL besteht an den Wochenendtagen ein Fahrverbot. Diese Einschränkung soll den dichten Verkehr an Samstagen und Sonntagen zwischen dem Glarnerland und der Innerschweiz verhindern.



Der verheerende Sturm Lothar im Winter 1999 wütete

# Muota

auch im Gebiet des Pragelpasses und verwüstete einen grossen Teil des angrenzenden Waldes. In der Folge entstand ohne menschliches Zutun einer der wenigen echten Urwälder Europas in der Nachbarschaft des ausgedehnten Karstgebietes in den Silberen.

Im Oktober 1799 überquerte im Laufe des Zweiten Koalitionskrieges der russische General Suworow den Pass mit seiner Armee von etwa 20'000 Mann, um sich in Weesen mit den Österreichern zusammen zu schliessen. Dies wurde jedoch von den Franzosen verhindert, worauf er sich über den Panixerpass zurück ziehen musste.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Übergang als Ausweichroute im Falle einer Zerstörung der Kerenzerbergachse mit provisorischen Militärseilbahnen ausgebaut und wintertauglich gemacht. Mit diesen sollte der Nachschub an Munition und Lebensmittel für die Festungen um Sargans sichergestellt werden.

