Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

Band: 50 (1946-1947)

Heft: 21

Artikel: Der Gotthard einst und jetzt

Autor: Schäfer, Albert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-671882

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

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

Der Gotthard einst und jetzt

Von Dr. Albert Schäfer.

1. Die ersten Nachrichten bom Gotthard.

Auffallend spät ist der Gotthardpaß, der fürzeste aller Alpenübergänge, entdeckt und benütt worden. Die römischen Truppen marschierten über den Simplon nach Martinach, Abenches und Baselaugst; sie zogen über den Lukmanier und den Splügen nach Chur, Arbon und Zürich; beide Straßen, die westliche und öftliche, trafen sich am Zusammenfluß von Aare, Limmat und Reuß in Windisch; dort hatte Jahrzehnte hindurch eine der acht Legionen, welche die Rheingrenze schirmten, ihr Standquartier. Warum aber wurde die Sotthardroute, die fürzeste Verbindung zwischen Oberitalien und Windisch, nicht benutt? Aus einem einfachen Grunde: weil der Gotthardpaß vom Tessin aus gar nicht ins Land Uri, sondern nur bis ins Urserental, und von da über die Furka zur Rhone und über die Oberalp zum Rhein führte. Zwischen Urseren und Uri aber versperrten Felswände den Durchgang; nur die Reuß hatte sich eine schmale Spalte durchgefressen, durch die sie sich schäumend und donnernd zu Tal stürzte: die Schöllenenschlucht.

Das wurde erst ums Jahr 1200 anders. Damals erzwangen die Bewohner von Urseren den Weg nach Uri hinunter in tollkühner Weise. Hoch über der Reuß wurden Haken in den Felsen gerammt, Retten daran gehängt und Balken in die Ketten gelegt. Also eine Art Brücke; nur führte sie nicht von dem einen Ufer zum andern, sondern dem einen Ufer entlang. Ein ungemütlicher Weg! Über einem hingen die Felswände, unter einem donnerte die Keuß und sandte den Dampf und Sischt empor: das war die "stiebende Brücke".

Wit der stiebenden Brücke war die Sotthardroute eröffnet. Im Jahre 1240 reiste eine Sesandtschaft Schwhzer über den Paß nach Italien
zum Kaiser — mitten im Winter! Ums Jahr
1250 befand sich in Seedorf eine großartige Pilgeranstalt; Warenballen werden von italienischen
Kaufleuten über den Sotthard dirigiert, und die
Habsburger beziehen vom Sotthardzuge ergiebige
Zölle.

Die Eröffnung des Gotthardpasses war aller Wahrscheinlichkeit nach von entscheidender Bedeutung für die Gründung der Schweizerischen Sidgenossenschaft. Um diese Straße unmittelbar in seine Sewalt zu bekommen, kaufte König Heinrich 1231 die Urner von der Herrschaft der Habsburger los und versprach ihnen in einem Freiheitsbriese, sie nie mehr dem Reiche zu entstemden. So wurde das Ländchen Uri reichsunmittelbar, reichsfrei.

2. Der Gotthard als Saumpfad (1200-1830).

Der rege Verkehr machte alsbald feste Verkehrseinrichtungen notwendig. Seit 1315 bestand zwischen Uri und Livinien ein Vertrag, laut welchem die Raufleute gegen ein Weggeld durchsäumen durften. Nachdem der Verkehr jährlich schon auf 16 000 Menschen und 9000 Pferde gestiegen war, setzten 1363 Ammann und Talleute von Urseren eine Säumerordnung und wenig später eine besondere Eilgutordnung auf. Jene enthielt hauptfächlich Bestimmungen über das Anweisen, Wegnehmen, Abjagen, Schädigen, Vergüten, über die Zahl und das Gewicht der Warenballen, sowie über den Lohn, das Überfordern, Vorfahren, die Kehrordnung und Ersakpflicht der Fuhrleute. Säumerstationen waren Flüelen, Airolo, Giornico und Bellinzona. In Luzern regelte ein Schiffsmeister den Verkehr auf den Schiffen. Befördert wurden hauptsächlich Seide, Leinwand, Wolle, Leder, Vieh, Lebensmittel (Wein aus Italien und Griechenland, Spezereien, Korn, Hafer, Sl, Butter), Hausgeschirre, Gisen, Kupfer, Blei. Im 17. Jahrhundert verkehrte seden Mittwoch und Samstag eine reitende Post zwischen Zürich und Mailand, die am ersten Tag bis Urseren, am zweiten bis Faido, am dritten bis Lugano und am vierten bis Mailand fam.

Um 1650 begann man die Straße mit "Rollsteinen" zu pflastern und auf fünf Meter zu verbreitern. Erst im Jahre 1708 wurde der Fels in der Schöllenen durchbohrt: ein 65 Meter langer Tunnel, das "Urnerloch", ersetzte die stiebende

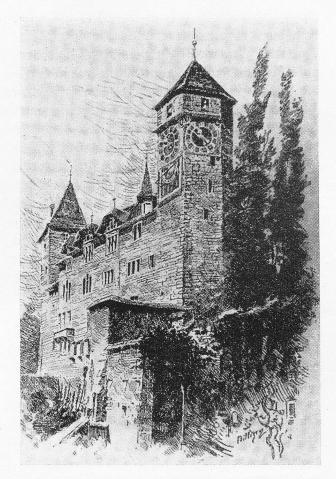
Brüde. Eine Fahrstraße aber war der Sotthard noch nicht. Denn als im Juli 1775 ein Engländer, der Mineraloge Greville, per Kutsche über den Sotthard fuhr, mußte er 78 Männer mitnehmen, die den Wagen an den schwierigsten Stellen auseinandernahmen und wieder zusammensetzen! Wir wundern uns nicht, daß diese Reise etwa 450 Franken gekostet und von Altdorf bis Magadino (am Langensee) sieben Tage gedauert hat. So hat auch der russische Seneral Suworoff, der im Herbst 1799 mit 21 000 Mann den Sotthard vom Süden her überschritt, seine Seschütze über östliche Pässe nach Feldsisch gesandt; den Train mußte er auf Saumtieren über den Sotthard schaffen.

3. Die Gotthardstraße.

Fahrbar wurde der Sotthard erst mit der Eröffnung der Kunststraße im Jahre 1830. Sofort
begann der Warenverschr anzuschwellen. Damals passierten den Zoll in Dozio Srande (auf
der Südseite) jährlich etwa 9000 Doppelzentner
Baumwolle, Seide, Manufakturwaren; 84 Zentner Kalb- und Ziegenfelle; 96 Zentner Leder,
68 Zentner Obst, 9000 Zentner Keis, Sl, Honig, Eisen, Pulver usw., 1600 Zentner Korn,
17 000 Zentner Käse, 6300 Zentner Wein undBranntwein, im ganzen also zirka 40 000 Zentner Waren. Vis 1840 verdoppelte sich dieser
Verkehr.

Droben im Hofpiz auf der Paßhöhe waltete seit 1841 als Direktor Felix Lombardi aus Airolo (gestorben 1863). Mit musterhafter Treue und Hingebung war er ein Vater der Armen in diesen unwirtlichen Segenden und übte die weitestgehende Sastfreundschaft. Der Passantenvertehr mehrte sich außerordentlich. In den Fünfzigerjahren wurden im Hospiz jährlich über 10 000 arme Reisende verpflegt, im Jahre 1876 sogar 17 847. Der Sesamtverkehr der Passanten betrug 60—70 000 Postreisende und dazu Zehntausende von Fußgängern.

Sefahrlos aber war der Sotthard trot allen Schutzvorrichtungen der neuen Straße noch keineswegs. Besonders die Strecke Hospental-Airolo war eine schlimme Segend für Wanderer, Fuhrleute und Schneeschaufler, die hier zu Duzenden von den Lawinen begraben wurden.



Schloss Rapperswil nach Zeichnung.

In einer einzigen Novemberwoche des Jahres 1874 ereigneten sich hier folgende Unglücksfälle: Ein Mann in der Nähe des Hospizes erfroren aufgesunden; ein Postkondukteur in der Tremolaschlucht von einer Lawine erschlagen; 100 Italiener von einer Lawine weggerissen (davon wurden 95 wieder heis herausgezogen, fünf blieben tot).

4. Die Gotthardbahn.

Die Sotthardbahn wurde in den Jahren 1872 bis 1882 erbaut. Zwei Linien führen von Luzern und Zug aus nach Soldau und Brunnen. Dann folgt die Bahn dem Urnersee und erreicht bei Flüelen das Reußtal. In Erstfeld, das gewissermaßen am Fuße des Sotthard liegt, beginnt die Steigung. Es gilt nun für die Lokomotive, den Eisenbahnzug bis nach Söschenen um 634 Meter höher hinaufzuziehen. Die Schnellzüge bekommen deshalb eine Vorspannlokomotive, während bei den Süterzügen eine zweite Lokomotive stößt.

Rühn und siegreich geht es vorwärts ins wilde Reußtal, auf gewaltiger Brücke in schwindelnder Höhe über den Kerstelenbach und bald darauf über die Reuß. Hinter Gurtnellen beschreibt die Bahn einen Kreis im Berg, der sie etwa 40 Meter hinaufschraubt. Dann geht sie unter der Kirche von Wassen hindurch und beschreibt eine Schleife, die sie zur Station Wassen zurückführt. Wieder eine gewaltige Brücke über die Meien-Reuß, nochmals eine weite Schleife; dann wendet sich die Linie endgültig nach Güden und eilt Göschenen zu. In 50 Minuten hat der Schnellzug diese Söhe erklommen und dabei einen Weg zurudgelegt, fo lang wie zum Beifpiel von Zürich nach Winterthur. Die Güterzüge freilich fahren langsamer und brauchen für dieselbe Strede etwa zwei Stunden.

Bei Göschenen beginnt der 15 000 Meter lange Gotthardtunnel. Ein gewaltiger Bau! Im Jahre 1872 wurde der erste Spatenstich getan; acht Jahre später, am 29. Februar 1880, am funften Sonntag im Hornung, begegneten sich im Innern des Berges die Arbeiter von Norden und Guden, und zwei Jahre darauf konnte der Tunnel dem Verkehr übergeben werden. Unterhalb Andermatt und in der Mitte des Tunnels waren große Schwierigkeiten zu überwinden, da das Gestein nicht stark genug war, um sich selbst zu tragen und die stärksten Holzeinbauten und Zimmerungen zerdrückte. Das Gewölbe mußte aus riesigen Quadern erstellt werden. Es sett sich rund herum unter den Geleisen fort, so daß an diesen beiden Stellen der Zug durch eine steinerne Röhre fährt. — Der Erbauer des Tunnels, Jules Favre, der sich vom Zimmergesellen bis zum weltberühmten genieur emporgearbeitet hatte, mußte die übermenschlichen Strapazen des Tunnelbaues mit dem Leben bezahlen. Am 19. Juli 1879, ein halbes Jahr vor dem Durchbruch, traf ihn im Innern des Tunnels ein Herzschlag. Ein schönes Denkmal auf dem Friedhof zu Göschenen ehrt ihn und die am gleichen Werk gefallenen Arbeiter. —

Wir verlassen den Tunnel bei Airolo; es geht abwärts, dem schönen, klaren Tessin entlang. Doch während dieser in lustigen Sprüngen durch die großartige Schlucht von Dazio Grande bei Faido und durch die Biascina bei Giornico hinunterhüpft, muß die Bahn an beiden Stellen zwei Kreise im Berge beschreiben, um allmählich ins Tal, nach Biasca, zu gelangen: 839 Meter tief sind wir gefallen von Airolo bis Biasca, auf eine Strecke so lang wie von Zürich nach Brugg.

Und nun sehen wir uns den Verkehr dieser Weltlinie an! Täglich fahren in jeder Richtung acht Schnellzüge, die zusammen mit den Personenzügen mindestens 1500 Neisende befördern und die Strecke Zürich—Mailand in sieben bis acht Stunden durchmessen. Vor Eröffnung der Vahn führte die Post im ganzen Jahr und in beiden Richtungen nur 60—70 000 Reisende über den Sotthard; das macht also per Tag und in einer Richtung rund 100 Personen. Die Vahn ist also imstande, fünfzehnmal so viel Passagiere zu befördern als die Post und legt zudem in fünf Stunden den Weg zurück, zu dem die Post zwei Tage brauchte.

Noch viel Sewaltigeres aber leistet die Bahn im Transport von Gütern. Am meisten wurde sie vor dem Reiege in Anspruch genommen durch Lebens- und Genufmittel, durch Artifel der Maschinenindustrie, durch Brenn- und Baumaterialien. Diese vier Gruppen lieferten ungefähr drei Vierteile des gesamten Gütergewichtes. Da wurden zum Beispiel im Jahre 1908 an Getreide befördert: 161 834 Tonnen (eine Tonne 1000 Kilogramm); an Mehl 45 000 Tonnen; an frischem Obst 8572 Tonnen; an Orangen, Zitronen, Mandeln usw. 18 500 Tonnen; an Giern 23 400 Tonnen; an Wein und gepreßten Trauben 79 000 Tonnen. Von Steinkohlen und Rofs wurden hinübergeschafft 194 000 Tonnen; Petroleum im Gewicht von 11 000 Tonnen; 70 000 Tonnen Maschinen, 290 000 Tonnen rohes und verarbeitetes Eisen. Endlich an Baumaterialien 109 000 Tonnen Steine (Granit und Marmor!); 46 000 Tonnen Zement und Kalt, 57 000 Tonnen Holz. Bei dieser Aufzählung sind Warren wie Baumwolle, Geide, Hanf, Flachs, Düngemittel, Ion- und Glaswaren und viele andere nicht einmal erwähnt.

Diesen gewaltigen Massen entsprachen die Fahrtleistungen der Bahn. Zu zehn regelmäßig verkehrenden Süterzügen kamen täglich ungefähr fünf weitere, die nur nach Bedarf einge-

schaltet wurden. So sorgten für den Süteraustausch zwischen Rord und Süd täglich 15 Süterzüge, wohlgemerkt, in seder Richtung! Jeder derselben führte etwa 30 Wagen. Wenn auch nur die Kälfte dieser Wagen beladen war, so machte das 225 beladene Wagen. Wenn seder Wagen 10 000 Kilo Ladung trug, so ergab das, nochmals abgerundet, 2 000 000 Kilo im Tag. Sin achtspänniges Fuhrwerk könnte auf der Sotthardstraße 5000 Kilo Last befördern. Wir benötigen demnach vierhundert achtspännige Lastsuhrwerke, um die gleichen Waren über den Berg zu ziehen und brauchten dazu arst noch fünf- bis sechsmal mehr Zeit.

Die Rohlenknappheit, die der Krieg brachte, hat dazu geführt, die Elektrifikation der Gotthardbahn so rasch wie möglich zu betreiben. Zwei Kraftwerke, das eine am Ritomsee im Tessin, das andere bei Amsteg, liefern den Strom, jedes bei vollem Ausbau etwa 80 000 Pferdestärken. Die beiden Werke werden durch Kabel direkt verbunden und erganzen sich in der Weise, daß das Ritomwerk durch seinen großen, natürlichen Stausee Sommer und Winter gleich viel Kraft abzugeben vermag, während das Amsteger Werk durch seinen im Sommer größern Wasserzustrom die Bedürfnisschwankungen eines Tages auszugleichen imstande sein wird. Mit einer Spannung von 15 000 Volt geht der Strom von der Fahrleitung in die elektrischen Lokomotiven. Das sind Ungetume, hinter denen die bisherigen Dampflokomotiven weit zurückstehen. Eine elektrische Güterzuglokomotive entwickelt zum Beispiel 1750 Pferdestärken und vermag bei einer Steigung von 26 Promille 430 Tonnen Anhängegewicht 35 Kilometer in der Stunde zu befördern; da kommt die Dampflokomotive mit

ihren 1250 Pferdefräften nicht mehr nach! Der elektrische Betrieb wird für die Schnellzüge die Strecke Erstfeld-Göschenen um 15 Minuten abkürzen. Dafür wiegt eine elektrische Lokomotive auch 130 Tonnen, also 30 Tonnen mehr als eine Dampflokomotive; alle Bruden mußten verstärkt werden, sechs große und fünf kleinere eiserne Brücken sind durch gewölbte Stromkonstruktionen ersetzt worden. Im Berbst des Jahres 1920 sollen die Züge von Erstfeld bis Bellinzona eleftrisch fahren. Was tostet's? Eine elektrische Lokomotive allein ungefähr eine Million Franken, jedes der Kraftwerke etwa 20 Millionen, dazu kommen die Unterwerke, die den Strom von der Fernleitung für die Fahrleitung transformieren, die Brückenbauten — man versteht, wenn dem Papa Bund Geldsorgen erwachsen. Dennoch freuen wir Schweizer uns dieser Neuerung. Ist sie doch berufen, die eigenen Rräfte unseres Landes ganz anders als bisher auszunuten, durch Verminderung der Rauchplage vielen Männern ihren Dienst zu erleichtern und unsere Stellung im völkerverbindenden Weltverkehr zu befestigen.

So schreitet der Menschengeist rastlos vorwärts. Er läßt sich nicht abschrecken durch die hohen Sebirgswälle mit ihren Schneestürmen und Lawinen. Der Weltverkehr überschreitet fühn den Kamm der Alpen. Was sich ein Postillon noch vor fünfzig Jahren nie hätte träumen lassen, das ist heute zur Tatsache geworden. Nur noch wenige Jahre, dann lebt wohl niemand mehr von denen, die einst mühselig die schwerbeladenen Lastsuhrwerke und Postwagen über den Berg begleiteten, und bald wird auch die letzte Dampslokomotive über den Sotthard gefaucht sein.

Aehrenlesen

Das alte Baar lebte in einer kleinen schlichten Mietwohnung am Rande der Stadt, lebte kummerlich von einer geringen Rente, die der Mann am Monatsende in einem Verwaltungsgebäude

abzuholen hatte, und gehörte zu der großen enttäuschten Schar derer, welche für niemanden mehr zu sorgen haben als für sich selbst und darum von Tag zu Tag immer mehr von Sorge