

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: 25.01.2026

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

Der Gotthard einst und jetzt

Von Dr. Albert Schäfer.

1. Die ersten Nachrichten vom Gotthard.

Auffallend spät ist der Gotthardpaß, der kürzeste aller Alpenübergänge, entdeckt und benützt worden. Die römischen Truppen marschierten über den Simplon nach Martinach, Avenches und Baselaugst; sie zogen über den Lukmanier und den Splügen nach Chur, Arbon und Zürich; beide Straßen, die westliche und östliche, 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 Gotthardroute, die kürzeste Verbindung zwischen Oberitalien und Windisch, nicht benutzt? 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 Schöllenschlucht.

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, Ketten 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 Reuß und sandte den Dampf und Gischt empor: das war die „stiebende Brücke“.

Mit der stiebenden Brücke war die Gotthardroute eröffnet. Im Jahre 1240 reiste eine Gesandtschaft Schwyzer 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 Gotthard dirigiert, und die Habsburger beziehen vom Gotthardzuge ergiebige Zölle.

Die Eröffnung des Gotthardpasses war aller Wahrscheinlichkeit nach von entscheidender Bedeutung für die Gründung der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Um diese Straße unmittelbar in seine Gewalt zu bekommen, kaufte König Heinrich 1231 die Urner von der Herrschaft der Habsburger los und versprach ihnen in einem Freiheitsbriefe, sie nie mehr dem Reiche zu entfremden. 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 Libinien ein Vertrag, laut welchem die Kaufleute gegen ein Beggeld 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 hauptsächlich Bestimmungen über das Anweisen, Begnehmen, Abjagen, Schädigen, Vergüten, über die Zahl und das Gewicht der Warenballen, sowie über den Lohn, das Überfordern, Vorfahren, die Rehrordnung und Erbsatzpflicht 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, Öl, Butter), Hausgeschirre, Eisen, Kupfer, Blei. Im 17. Jahrhundert verkehrte jeden 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 kam.

Um 1650 begann man die Straße mit „Kollsteinen“ 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

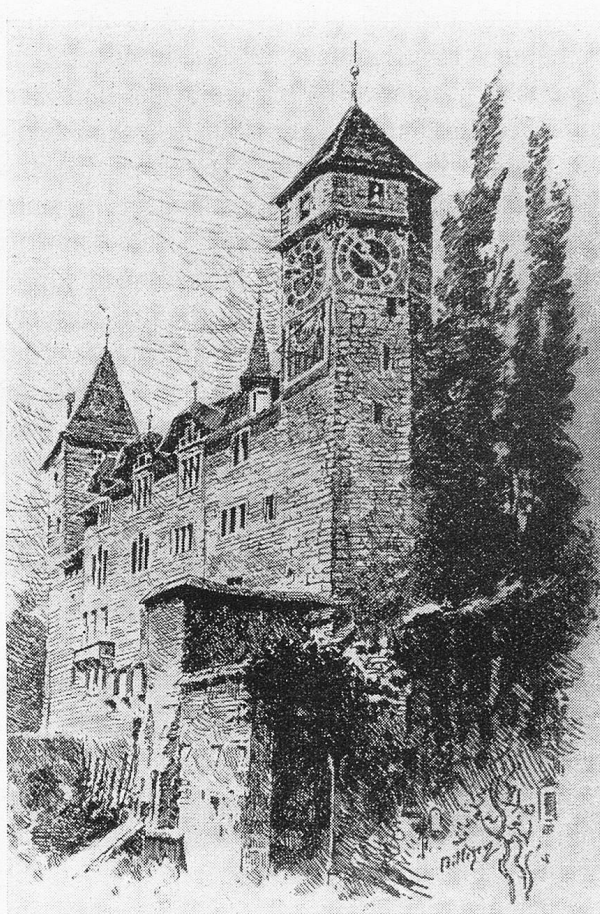
Brücke. Eine Fahrstraße aber war der Gotthard noch nicht. Denn als im Juli 1775 ein Engländer, der Mineraloge Greville, per Kutsche über den Gotthard fuhr, mußte er 78 Männer mitnehmen, die den Wagen an den schwierigsten Stellen auseinandernahmen und wieder zusammensetzten! Wir wundern uns nicht, daß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

3. Die Gotthardstraße.

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

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

Gefahrlos aber war der Gotthard trotz allen Schutzvorrichtungen der neuen Straße noch keineswegs. Besonders die Strecke Hospental-Alirolo war eine schlimme Gegend für Wanderer, Fuhrleute und Schneeschaufler, die hier zu Dutzenden 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 aufgefunden; ein Postkondukteur in der Tremolaschlucht von einer Lawine erschlagen; 100 Italiener von einer Lawine weggerissen (davon wurden 95 wieder heil herausgezogen, fünf blieben tot).

4. Die Gotthardbahn.

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

Rühn und siegreich geht es vorwärts ins wilde Reußtal, auf gewaltiger Brücke in schwindender Höhe über den Kerstelenbach und bald darauf über die Reuß. Hinter Gurtellen beschreibt die Bahn einen Kreis im Berg, der sie etwa 40 Meter hinauffschraubt. 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 Süden und eilt Göschenen zu. In 50 Minuten hat der Schnellzug diese Höhe erklimmt und dabei einen Weg zurückgelegt, so lang wie zum Beispiel von Zürich nach Winterthur. Die Güterzüge freilich fahren langsamer und brauchen für dieselbe Strecke 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 fünften Sonntag im Hornung, begegneten sich im Innern des Berges die Arbeiter von Norden und Süden, 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 setzt 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 Ingenieur 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 Reisende befördern und die Strecke Zürich—Mailand in sieben bis acht Stunden durchmessen. Vor Eröffnung der Bahn führte die Post im ganzen Jahr und in beiden Richtungen nur 60—70 000 Reisende über den Gotthard; das macht also per Tag und in einer Richtung rund 100 Personen. Die Bahn 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 Gewaltigeres aber leistet die Bahn im Transport von Gütern. Am meisten wurde sie vor dem Kriege in Anspruch genommen durch Lebens- und Genußmittel, durch Artikel der Maschinenindustrie, durch Brenn- und Baumaterialien. Diese vier Gruppen lieferten ungefähr drei Viertel 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 Eiern 23 400 Tonnen; an Wein und gepreßten Trauben 79 000 Tonnen. Von Steinkohlen und Koks 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 Kalk, 57 000 Tonnen Holz. Bei dieser Aufzählung sind Waren wie Baumwolle, Seide, Hanf, Flachs, Düngemittel, Ton- und Glaswaren und viele andere nicht einmal erwähnt.

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

schaltet wurden. So sorgten für den Güteraus-
tausch zwischen Nord und Süd täglich 15 Güter-
züge, wohlgemerkt, in jeder Richtung! Jeder
derselben führte etwa 30 Wagen. Wenn auch
nur die Hälfte dieser Wagen beladen war, so
machte das 225 beladene Wagen. Wenn jeder
Wagen 10 000 Kilo Ladung trug, so ergab das,
nochmals abgerundet, 2 000 000 Kilo im Tag.
Ein achtspänniges Fuhrwerk könnte auf der
Gotthardstraße 5000 Kilo Last befördern. Wir
benötigen demnach vierhundert achtspännige
Lastfuhrwerke, um die gleichen Waren über den
Berg zu ziehen und brauchten dazu erst noch
fünf- bis sechsmal mehr Zeit.

Die Kohlenknappheit, die der Krieg brachte,
hat dazu geführt, die Elektrifikation der Gott-
hardbahn 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 ergänzen 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 größeren Wasserzufluß
die Bedürfnisschwankungen eines Tages auszu-
gleichen imstande sein wird. Mit einer Span-
nung von 15 000 Volt geht der Strom von der
Fahrleitung in die elektrischen Lokomotiven.
Das sind Ungetüme, hinter denen die bisherigen
Dampflokomotiven weit zurückstehen. Eine elek-
trische Güterzuglokomotive entwickelt zum Bei-
spiel 1750 Pferdestärken und vermag bei einer
Steigung von 26 Promille 430 Tonnen An-
hängegewicht 35 Kilometer in der Stunde zu
befördern; da kommt die Dampflokomotive mit

ihren 1250 Pferdekraften nicht mehr nach! Der
elektrische Betrieb wird für die Schnellzüge die
Strecke Erstfeld—Göschenen um 15 Minuten
abkürzen. Dafür wiegt eine elektrische Loko-
motive auch 130 Tonnen, also 30 Tonnen mehr als
eine Dampflokomotive; alle Brücken mußten
verstärkt werden, sechs große und fünf kleinere
eiserne Brücken sind durch gewölbte Strom-
konstruktionen ersetzt worden. Im Herbst des
Jahres 1920 sollen die Züge von Erstfeld bis
Bellinzona elektrisch fahren. Was kostet's? Eine
elektrische Lokomotive allein ungefähr eine Mil-
lion Franken, jedes der Kraftwerke etwa 20 Mil-
lionen, dazu kommen die Unterwerke, die den
Strom von der Fernleitung für die Fahrleitung
transformieren, die Brückenbauten — man ver-
steht, wenn dem Papa Bund Geldsorgen erwach-
sen. Dennoch freuen wir Schweizer uns dieser
Neuerung. Ist sie doch berufen, die eigenen
Kräfte unseres Landes ganz anders als bisher
auszunutzen, durch Verminderung der Rauch-
plage vielen Männern ihren Dienst zu erleich-
tern und unsere Stellung im völkerverbindenden
Weltverkehr zu befestigen.

So schreitet der Menschenggeist rastlos vor-
wärts. Er läßt sich nicht abschrecken durch die
hohen Gebirgswälle mit ihren Schneestürmen
und Lawinen. Der Weltverkehr überschreitet
kühn den Ramm der Alpen. Was sich ein Postil-
lon 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 schwer-
beladenen Lastfuhrwerke und Postwagen über
den Berg begleiteten, und bald wird auch die
letzte Dampflokomotive über den Gotthard ge-
faucht sein.

Aehrenlesen

Das alte Paar lebte in einer kleinen schlichten
Mietwohnung am Rande der Stadt, lebte küm-
merlich von einer geringen Rente, die der Mann
am Monatsende in einem Verwaltungsgebäude

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