

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 17 (1913)
Heft: [11]

Artikel: Vom Vierwaldstättersee [Schluss]
Autor: Kreyenbühl, Johannes
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-587620>

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

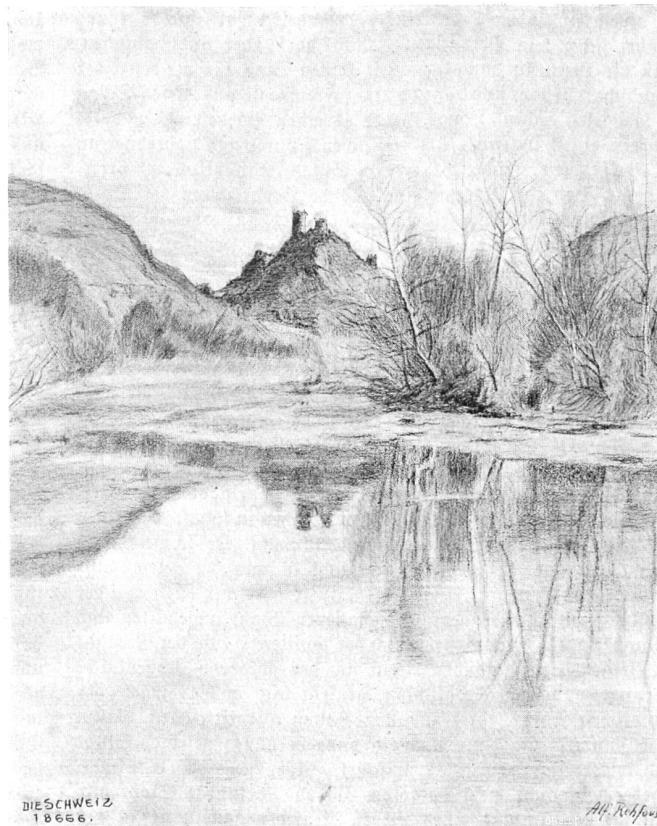
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 22.02.2026

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

Rehfous liebte zuweilen, in jüngerer Zeit vor allem, eine intensivere Nüancierung. Über eine gewisse Farbenskala ist er freilich nie oder nur höchst selten hinausgegangen. Grün und blau waren die Lieblingstöne seiner romantisch angehauchten Empfindungswelt. Dazu gesellten sich als Binde- und Belebungsmittel ein feines Grau, Gelb und Braun. Im ganzen — der Eigenart des Träumers konform — eine durchaus gedämpfte Palette. Roten Tönen bin ich auf seinen Bildern nur zweimal begegnet. Und auch dort in geähmter Stärke. Von impressionistischen Farbenräuschen wußte Rehfous nichts und wollte er nichts wissen. Nur der Farbe wegen, wie so viele seiner berühmten Zeitgenossen, hat dieser echte und innerliche Künstler nie gemalt. Und doch war er ein Kolorist von Gottesgnaden, ein Farbenempfänger, wie wir ihm gleich kultiviert nur selten begegnen. Wenige und wenig bestechende Töne waren seiner Kunst zu eigen. Aber wie er sie benutzte und kombinierte, wie er sie zusammenstimmte und abtönte, das zeugt von höchster Malkultur. Es dürfte den wenigsten bekannt sein, daß der Maler Rehfous zugleich einer der erleuchtetsten und einsichtsvollsten Kunstskenner war. Das konnte auf seine eigene Produktion nicht ohne Einfluß bleiben. Geschmaclosigkeiten und Härten findet man auf seinen Bildern nicht. Er war — mehr als gegen andere — gegen sich selbst ein strenger Richter, der sich nie genug tun konnte, der in ewiger Unzufriedenheit mit seinem Werk vorwärtsstrebte, anderseits aber seiner Fähigkeiten und Werte sicher und bewußt genug war, um über dem schrecklichen Verkanntsein den Mut zu neuem Schaffen auf eingeschlagener Bahn nicht zu verlieren ...

Nicht bloß Seen und Flüsse hat Rehfous gemalt, so sehr seiner träumerischen Veranlagung diese Sujets auch zujagen mochten. Grenzenlose, ins Ungewisse sich verlierende Ebenen, einsam ragende Gebirge und Pappeln, sonnige Obstgärten und stille Winkel, düstere Gewitterlandschaften voller Melancholie und Tragik, romantisch gefärbte Naturszenen, alles, was seinem Bedürfnis nach Stimmung und Gefühlen entgegenkam, wurde Objekt seiner Kunst. Es mochte noch so primitiv, so unergiebig scheinen. Einfachheit war ein Hauptbedingnis der Rehfouschen Kunst. Ein wogendes Getreidefeld, goldgelb die reifen Aehren, dahinter Aecker und Wiesen, weit, endlos, in der Ferne sich verlierend, ein blauer Himmel mit duftigen weißen Wölkchen, eine dunkle Baumgruppe als Ruhpunkt rechts, belebend in der Ecke links vorn ein vordrängendes blaßgrünes Wiesenstück, das Ganze sonnig, hell und klar (s. Abb. S. 246) — eine von Leben erfüllte, reichbewegte und nüanierte grüne Wiese, darin, sparsam verteilt, dekorative gelbe Blumenflecke, dahinter ein sanfter Hügelzug mit Wald und Wiesen und endlich, langsam ansteigend, glatte Hänge, tiefblau der vorderste, lichtblau der mittlere, weißblau, ins Weiß und Blaußblau der Wölkchen und des Himmels hinüberfließend wie das Blau eines Hangs in das des andern, der letzte (s. zweite Kunstbeilage) — ein gewaltiges Gebirgsmassiv, breit und kräftig aufgebaut, wie in den Jungfraubildern Hodlers, darum herum schwappend, auf halber Höhe, malerische Wolkenzehen, im Vordergrund ein schmaler Rasen, oben, über dem



Alfred Rehfous (1860–1912).

Saillon und die Sarvoz. Zeichnung.

scharf und bestimmt gezogenen Grat, weiße ehrwürdige Schneehäupter, darüber ein blaßblauer milder Himmel, die Haltung des Ganzen frisch, doch weich, in blauen, grünen, gelben, grauen und weißen Tönen (s. Abb. S. 249) — ein munter fließender Bach, frisch und mannigfaltig sprudelnde Gräfer links und rechts, im Hintergrund weiße, gewaltige Schneefelder, links davon auf abhängigem Hang eine Art Kastell, romantisch, an Italien gemahnd, am Himmel größere Wolkenmassen (s. Abb. S. 245) — Regenstimmung, düstere Gewitterwolken, vom Wind geneigte Bäume vor plastisch aufgebautem blauem und grünem Gebirg mit einsamen Schneeoasen, vorn eine winddurchwehte belebte Wiese (s. Abb. S. 248) — das sind Rehfousche Motive. Eine stills Melancholie ist über sie gebreitet; die letzten beiden sprechen von ungestillter Sehnsucht, die Regenstimmung von Gedrücktheit und Trauer. Wer einen Blick tun will in die Seele ihres Schöpfers, der schaue sich seine Landschaften an: sie reden eine klare und eindringliche Sprache. Eine ganze Gefühlswelt hat darin ihren Niederschlag gefunden, ihr adäquates Ausdrucksmittel, eine lebende Welt in der Form einer toten. Das gehört zum Schwersten in der Kunst. Nur ein Großer vermag es zu erreichen. Ein solcher Großer war Alfred Rehfous ...

Dr. S. Markus, Zürich.

Vom Vierwaldstättersee.

(Schluß).

In der Zeit, die der Dampfschiffahrt vorausliegt, wurde der Verkehr auf dem Waldbättersee hauptsächlich an Markttagen unterhalten, wo die Bewohner von Uri, Schwyz und Unterwalden und des Luzernischen Ufers die Erzeugnisse des Gartenbaus oder Holz, Vieh und andere Waren nach der Stadt brachten und mit den hier eingekauften Habseligkeiten in die Heimat zurückfuhren. Große schwerfällige Ruderboote, Nauen genannt, mit einer

Besatzung bis auf 24 Mann, besorgten damals die Fahrt. Auf die Kraft der Rudern und auf die Kunst oder Ungunst der Witterung angewiesen, brauchte so ein Nauen zum mindesten acht Stunden zur Fahrt von Luzern nach Flüelen. Unter ungünstigen Verhältnissen konnten es aber auch zwei volle Tage werden. In kalter Winterszeit oder bei Föhnlust, der zu Seiten, namentlich im innern Seebecken, die ruhige Wasseroberfläche

in einen zischenden Hexenkessel verwandelt, war eine so lange Fahrt sicher kein Vergnügen. Man darf aber nicht glauben, daß die Leute in damaliger Zeit keinen Sinn für die Neige der Landschaft gehabt und daß erst etwa Fremde sie auf diesen Schatz hingewiesen haben. Lange, bevor es einen Baedeker gab, hatte Luzern einen in seiner Art trefflichen Führer und Lobredner an J. Businger, früher Pfarrer in Stans, Kanonikus in Großglogau. Von ihm stammt eine hübsche Beschreibung der Stadt Luzern und ihrer Umgebungen, die 1811 in erster, 1832 in zweiter Auflage erschienen ist und später auf dem literarischen Markt zahllose Nachfolgerinnen gehabt hat. Wie reizend, im Stil eines Gehnerschen Idylls, weiß der feinsinnige Mann eine Gondelfahrt auf dem See zu schildern! „Schon wartet der freundlichen Gesellschaft der kleine Kahn am Ufer des Gestades und nimmt sie auf. Die Ruder schlagen, und sanft rauschend schaukelt das kleine Bretterwerk über die klare Flut, wie über einen zitternden Spiegel hin. Mit jedem Ruderenschlag entfaltet sich eine neue Schöpfung, wechselt Szene um Szene. Lachende Ufer, freundliche Landstöße, grünende Hügel, angebaute Landschaften ziehen wie glänzende Traumbilder ringsum vorüber, und den großen umkreisenden Horizont bilden in höchsten Formen die ewigen Zeugen der unendlichen Allmacht. So schwelt man dahin, bis das Ziel der Fahrt erreicht ist und bei einem gastfreundlichen Landgut, einer stillen Hütte oder auf einer von der Natur selbst zum Ruheplatz geschaffenen Bucht angehalten und gelandet wird. Nun zerstreut sich der muntere Haufe der Freunde in kleinen Spaziergängen, freut sich des goldenen Augenblicks in ungezwungener Fröhlichkeit, genießt mit vollen Zügen der ländlichen Natur, ihrer zu allen Seiten ausgestreuten Gaben und sammelt sich dann nach ein paar vergnügt gelebten Stunden wieder zur zeitigen Heimfahrt. Aber nun ist, was man vorher sah, nicht mehr dasselbe. Die wohlbekannte Stadt und mit ihr der Umfang alles Lieben hienieden schwimmt in der schönsten Abenddämmerung. Das freundliche Glockengeläute hallt melodisch von den hohen Zwillingstürmen des heiligen Leodegar durch die Gebirge und kündigt die Feierstunde an. Die grünen Pappeln der Fröschenburg (wo jetzt der Bahnhof steht) schwanken im Widerschein der klaren Flut. Die geschwinden Ruder eilen dem trauten Ufer entgegen, und alles wallet unter Jubel und Gesang der heimatlichen Vaterstadt zu.“

Mit den dreißiger Jahren begannen die Bedürfnisse eines besseren Verkehrs immer ungestümter an die Pforte zu klopfen. Die jahrhundertsange Vermittlung des Personen- und Güterverkehrs über den Gotthardpaß, der sich zum Teil zu Schiff abwickelte, genügte nicht mehr. Die alten Schiffahrtsordnungen waren engherzig und hemmten den Verkehr eher, als daß sie ihn förderten. Das Jahr 1823 ist epochenmachend für die Einführung der Erfindung Fulton's in der Schweiz. Damals wurde auf dem Genfersee das erste Dampfschiff vom Stapel gelassen. Für den Waldbättlersee gebührt Friedrich Knörr aus dem Elsässischen das Verdienst, das neue Fahrzeug eingeführt zu haben. Der unternehmende Mann, Chef des Bankhauses Knörr und Sohn in Luzern, bildete eine Aktiengesellschaft, auf deren Kosten 1836 durch die Zürcher Firma Escher Wyss u. Comp. das erste Dampfschiff erstellt wurde. Der Abend des 29. Juli 1837 brachte das für die gute Stadt Luzern aufregende Ereignis eines Stapellaufs. Von der Fröschenburg her (in der Nähe des heutigen Bahnhofs) krachten Mörserschüsse über den See. Von Mund zu Mund ging die wunderbare Mär: „Das Dampfschiff schwimmt, das Dampfschiff ist im See!“ Alles, was laufen oder auch nur hinken konnte, strömte zum Hafen, das der Reisende heute vergeblich im Baedeker sucht, um das neue Weltwunder zu sehen. Was gab es da für wunderliche Kritik: Welch ein ungeheurener Koloß! Viel zu groß für unsern Verkehr! Wie soll diese Eisenlast, mit Personen und Gütern noch beschwert, durch zwei Räder getrieben werden, wie nach Wind und Wetter gewendet und gesteuert werden können? Allen diesen Zweifeln und Bedenken machte das neue Schiff, die „Stadt Luzern“, durch ihre Probefahrt am 24. September

1837 ein Ende. Wir lächeln heute ein wenig über die altmodische und umständliche Art, wie in den Zeitungen allen Bewohnern der Stadt und Umgebung der Beginn der regelmäßigen Fahrten kund und zu wissen getan wurde. Das kleine Altenstück hat den Wert eines kulturgeschichtlichen Genrebildes aus den Jugendtagen des modernen Verkehrs. „Das Dampfschiff,“ heißt es da, „wird künftigen Sonntag morgens Schlag elf Uhr seine erste Spazierfahrt nach Flüelen machen. Halb elf Uhr wird von dem Schiff durch das Abfeuern der Kanonen(!) das Signal gegeben und vor der Abfahrt selbst mit der Schiffsglocke noch geläutet werden. Die Blechmusik wird das Schiff begleiten. Es wird sich zwei Stunden in Flüelen aufhalten und eine halbe Stunde vor der Abfahrt durch die Kanone und vor der Abfahrt selbst wiederum durch die Schiffsglocke das Signal zur Abfahrt geben lassen. Von Station zu Station wird den Uferbewohnern des Sees die Durchfahrt des Schiffes kundgetan durch das Abfeuern der Kanonen. Für Erfrischungen auf dem Schiff ist Sorge getragen. Der Preis für die Hin- und Herbahn ist auf 25 Batzen für jede Person festgesetzt, die Billette sind am Samstag auf dem Dampfschiffsbureau im Hause des Herrn Fr. Knörr und Sohn zu haben. Das Komitee.“ Die „Stadt Luzern“ versah ihren im Anfang nicht allzu strengen Dienst 43 Jahre lang. Zuerst wurde wöchentlich nur eine Fahrt von Luzern nach Flüelen ausgeführt, im Jahre 1839 begannen zuerst zweimalige und im Mai dieses Jahres die täglichen Fahrten. Das junge Unternehmen hatte zunächst mit den alten Schiffsgesellschaften zu kämpfen und zu verhandeln, wobei freies Fahrrecht am Urner Gestade verlangt und erst nach langwierigen Unterhandlungen auch erlangt wurde. Erst nach längerer Unterbrechung konnte der Dampfer wieder nach Flüelen fahren. Im Jahre 1842 beschlossen die Stände Zürich, Bern, Luzern, Uri, Basel und Tessin eine tägliche Postverbindung mit Italien über den Gotthard. Den Postdienst über den See übernahm die luzernische Dampfschiff-Gesellschaft, die verpflichtet wurde, innert Jahresfrist ein zweites Dampfschiff zu erstellen, das im Jahre 1843 vom Stapel lief. „St. Gotthard“ war sein Name. Merkwürdigweise war auch die Postdampfschiffahrt zunächst mit allerlei Beschränkungen und Chikanen verbunden, die uns heute ganz unverständlich vorkommen. Es hatte sich nämlich noch in den vierziger Jahren unter den Auspizien des urnerischen Regierungsrates Emanuel Müller eine Aktiengesellschaft zur Führung der Post über den Vierwaldstättersee gebildet und zwei neue Schiffe, den „Waldbättler“ und die „Rigi“ bauen lassen. Nun gab es Beschwerden und Streitigkeiten aller Art zwischen den beiden Gesellschaften, von denen die Luzerner Regierung bald die eine, bald die andere begünstigte. Ein „Seekrieg“ zwischen Uri und Luzern war die Folge. Uri glaubte nämlich, seine alten Seerechte nicht ohne weiteres preisgeben zu können, und erlaubte nur den Müller'schen Schiffen freie Abfahrt, weil diese durch Vertrag seine Rechte anerkannten. Die Luzerner Regierung stellte sich dafür der Knörr'schen Gesellschaft zu Diensten und verbot den Postschiffen jede Annahme von Kaufmannsgütern und solchen Personen, die sich nicht mit einem Postbillett ausweisen konnten. Die Erlangung dieses Billets, besonders für die Morgenfahrt, wurde möglichst erschwert. Es kam so weit, daß vor jeder Abfahrt Landjäger die Dampfschiffbrücke bewachten, um unbefugte Passagiere zurückzuweisen, aber nicht immer mit Erfolg. Eines Morgens wollte der Polizeidirektor in Person das Betreten des Postschiffes verhindern, aber die empörten Passagiere — es waren Pilger nach Einsiedeln — drängten ihn und seine Polizisten einfach auf die Seite und fuhren mit dem Schiffe ihrer Wahl. Erst das Jahr 1849, das erste nach Gründung des neuen eidgenössischen Bundes, beseitigte diese lächerliche kantonale Rivalität. Dafür ging nun die Heze unter den beiden bestehenden Dampfschiffgesellschaften los. Was man heute Schmuckkonkurrenz nennt, wurde von beiden Seiten reichlich geübt. Angestellte der Schiffe gingen den Reisenden und Pilgern entgegen, um sie durch die billigsten Preisangebote und Unpreisungen auf ihr Schiff zu locken. Für zwei und drei Batzen (alter Währung)

und oft noch billiger konnte man über den ganzen See hin- und herfahren. Endlich wurde man gescheit. Im Juli 1849 einigten sich die beiden Gesellschaften über die Fahrten und setzten bedeutend höhere Preise fest. Vom November an wechselten die Gesellschaften von Woche zu Woche mit den Fahrten ab. Einige Jahre später wurde ein zweiter täglicher Postkurs für die Sommermonate über den Gotthard eingerichtet. Ende der fünfziger Jahre beteiligte sich nun auch die Eisenbahngesellschaft Zentralbahn (Luzern-Basel) an der Dampfschiffahrt, indem sie 1859 die „Stadt Basel“ und die „Stadt Mailand“ vom Stapel ließ, die Schiffe aber den bestehenden Dampfschiff-Gesellschaften verpachtete. 1863 kamen der „Wilhelm Tell“ und der „Winkelried“ hinzu, damals die größten aller Schiffe, und außerdem begannen drei Schraubendampfer ihre Fahrten auf dem Alpnacher Seearm. Auf dem Küsnachter Seearm begann 1869 der Schraubendampfer „Rütti“ seine Fahrt. Zugleich fand in diesem Jahre die Vereinigung der beiden bisherigen größeren Dampfschiffsgesellschaften statt, während zugleich eine „Neue Dampfschiffsgesellschaft Luzern“ gegründet wurde, die aber schon 1870 mit der Vereinigten Dampfschiffahrt-Gesellschaft des Vierwaldstättersees sich verband. Aus diesen drei Gesellschaften entstand die zur Zeit noch bestehende und blühende Dampfschiff-Gesellschaft des Vierwaldstättersees. Zwar versuchte der alternde Knörr noch einmal eine Konkurrenz, indem er 1871 in Bielau zwei große Salondampfer bauen ließ, die „Germania“ und die „Italia“, trat indessen die beiden Dampfer an die Gesellschaft läufig ab. 1882 starb der unermüdliche Mann, nachdem auch er noch die Unbeständigkeit des menschlichen Geschickes schmerzlich erfahren hatte. Wir sehen ihn noch, die stattliche breitschultrige Gestalt, das Antlitz von grauem Bart umrahmt, mit dem scharfen, durchdringenden Auge des Kaufmanns die Schiffe mustern und die Verkehrszziffern in raschem Rätsel überschlagen. Trotz allem Rechnen hat er Gehalt und Wert des Lebens nicht richtig abschätzen vermocht.

Neben den früher genannten Schiffen sind im Lauf der Jahrzehnte neue erstellt und ältere in sog. Salonboote umgebaut worden. Die heutige Dampfschiffsgesellschaft verfügt über 23 Dampfer und sechs Motorboote, von denen neun Schrauben- und zwanzig Raddampfer sind, eine Flottille, mit der ein ganz ansehnlicher Verkehr bewältigt werden kann. Das kleinste der Schiffe, der 1863 erbaute „Schwan“, hat eine Tragkraft von 60, das größte, die 1886 87 erbaute „Stadt Luzern“, eine Tragkraft von 1200 Personen. In der Zunahme der Größenverhältnisse ist zugleich das Wachstum des Verkehrs ausgedrückt. Während 1843 die Dampfschiffe 37,000 und 1849 über 78,000 Personen beförderten, steigerte sich der Verkehr in den letzten Jahren auf über zwei Millionen Passagiere; 1911 beförderten die Dampfboote 2.428.161, 1912: 2.291.468 Personen. Zumal hat der Sonntagsverkehr gewaltige Dimensionen angenommen: am 28. Juli 1912 wurden sogar 39.559 Passagiere befördert; es ist dies die höchste Frequenzziffer, die bis jetzt erreicht worden ist.

Das sind an sich prosaische und nüchterne Zahlen; wer aber den Versuch machen wollte, sie in die wirklichen Werte umzusetzen, deren Ausdruck sie sind, der würde über das Leben erstaunen, das diese Zahlen bedeuten. Die Dampfschiffe machen den Vierwaldstättersee zum belebtesten See der Erde, sie bedeuten ein volkswirtschaftlich sehr gut angelegtes Kapital, sie führen ungezählte Tausende zu den Reizen der Natur, die allein das Wunder kennt, ewig jung zu sein, sie weben in der Seele dessen, den sie über die Fluten tragen, goldene Fäden der Erinnerung, die kalte und düstere Stunden lichtvoll umsäumen. Wie oft wir aber auch den Versuch machen, diese poetischen Imponderabilien in die Gefäße unserer Sprache einzufangen, immer müssen wir mit dem alten wackeren Kanoniker Bufinger bekennen: „Wie wird es dem trockenen Buchstabem ganz gelingen, das reizende Naturgemälde lebhaft und wahr genug auszumalen; denn nur der Wirklichkeit ist es vorbehalten, den Wunsch nach Genuss und den Reiz des Genusses zu befriedigen . . .“

Dr. Johannes Kreyenbühl, Zürich.

Die alte «Zollbrücke» in Göschnen.

Mit Abbildung nach photographischer Aufnahme des Verfassers.

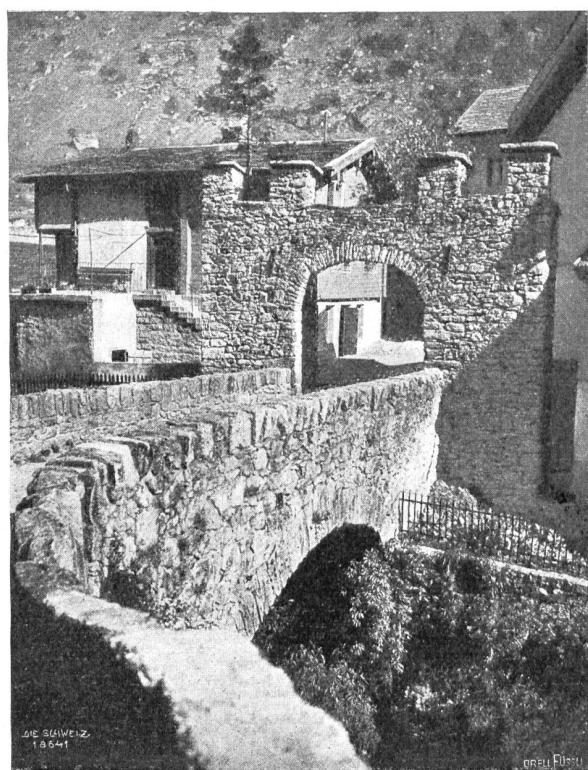
Von der alten Gotthardstraße, die in unzähligen Windungen die Alpen überstieg, sind nur noch wenige Teile und Kunstdenkmäler vorhanden. Unter den letztern war die bekannteste die eingestürzte Teufelsbrücke, und dazu gehört auch die heute noch in malerischem Bogen den Fußpfad tragende Brücke in der Schöllenen. Aber fast zu hinterst in dem Dorfe Göschnen steht, dem Fremdenstrome fast unbekannt und kaum von ihm beachtet, ein Bauwerk, das nun hier im Bilde festgehalten sei. Es ist die alte Zollbrücke über die Göschener Reuss mit ihrem zinnengekrönten Tor. Da war einst die Stätte, wo der erste Zoll in deutschen Landen entrichtet werden mußte; über diese Brücke zogen einst die Pilger und Kaufleute von und nach den welschen Landen und durch das Tor die Sieger von Giornico und Arbedo, die Geschlagenen von Marignano und Suworows Kosaken.

A. Schaller=Donauer, Sissikon.

„Berg frei!“

Mit zwei Abbildungen.

Eine sehr erfreuliche Erscheinung, die auch an dieser Stelle erwähnt zu werden verdient, ist die zunehmende Naturbegeisterung in den Kreisen der Arbeiter. In welch großem Maße sie vorhanden ist, erfuhr ich durch einen glücklichen Zufall. Ich hatte mich mit einem Freunde auf einer Nachtwanderung zum Säntis im Nebel verirrt, als wir in der Nähe des „Kräzerli“ an einen Baum kamen, dessen Durchgangstor ein Schild trug: „Zur Naturfreunde-Hütte“. In der Tat gelangten wir schon nach zehn Minuten an die Hütte, in der wir zu unserer Freude noch Licht brennen sahen, obgleich es bereits tief in der Nacht war. Auf unser Klopfen wurde uns aufgetan; wenige Minuten vor uns waren ein paar andere Touristen angekommen, die sich's nun so bequem wie möglich zu machen versuchten. Niemand fragte uns nach dem Woher und Wohin, niemand nach unsern Wünschen oder gar Namen. In einem



Die alte «Zollbrücke» in Göschnen.