

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

**Artikel:** Die alte "Zollbrücke" in Göschenen  
**Autor:** Schaller-Donauer, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-587621>

### **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:** 04.04.2026

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

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, diese Schiffe aber den bestehenden Dampfschiff-Gesellschaften verpachtete. 1863 kamen der „Wilhelm Tell“ und der „Winfelried“ hinzu, damals die größten aller Schiffe, und außerdem begannen drei Schraubendampfer ihre Fahrten auf dem Alpener See. Auf dem Rütli-Dampfer begann 1869 der Schraubendampfer „Rütli“ seine Fahrt. Zugleich fand in diesem Jahre die Vereinigung der beiden bisherigen größeren Dampfschiffgesellschaften statt, während zugleich eine „Neue Dampfschiffgesellschaft 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 Knorr noch einmal eine Konkurrenz, indem er 1871 in Wetzikon zwei große Salon-Dampfer bauen ließ, die „Germania“ und die „Italia“, trat indessen die beiden Dampfer an die Gesellschaft käuflich ab. 1882 starb der unermüdbliche 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 Verkehrsziffern in raschem Kalkül überschlagen. Trotz allem Rechnen hat er Gehalt und Wert des Lebens nicht richtig abzuschätzen vermocht.

Neben den früher genannten Schiffen sind im Lauf der Jahrzehnte neue erstellt und ältere in sog. Salonboote umgebaut worden. Die heutige Dampfschiffgesellschaft verfügt über 23 Dampfer und sechs Motorboote, von denen neun Schraubens- 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 Kanonikus Bussinger bekennen: „Nie wird es dem trockenen Buchstaben 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 Göschenen.

Mit Abbildung nach photographischer Aufnahme des Verfassers.

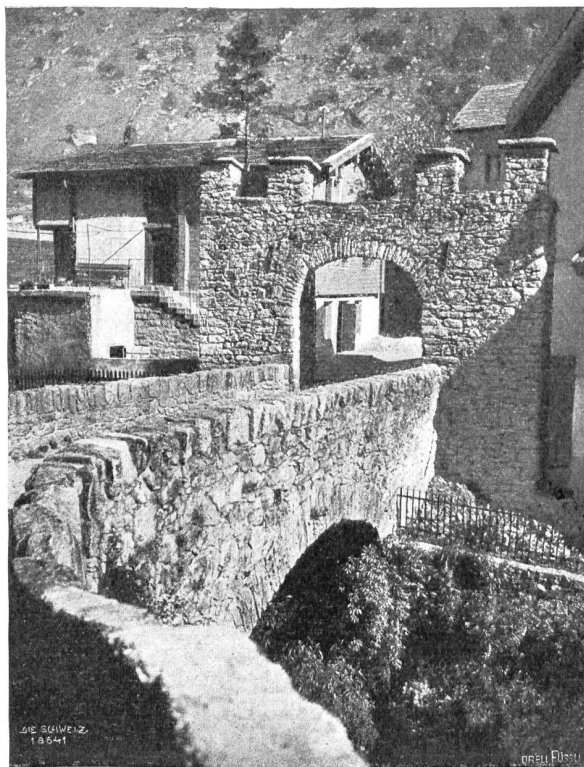
Von der alten Gotthardstraße, die in unzähligen Windungen die Alpen überstieg, sind nur noch wenige Teile und Kunstbauten vorhanden. Unter den letzteren war die bekannteste die eingestürzte Teufelsbrücke, und dazu gehört auch die heute noch in malerischem Bogen den Fußpfad tragende Brücke in der Schöllenen. Aber fast zuhinterst in dem Dorfe Göschenen steht, dem Fremdenstrom 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.

H. Schaller-Donaucr, Sisson.

## „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 welcher großen 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 Zaun 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 Göschenen.