

Vom Abenteuer der Gotthardpass-Fahrten

Autor(en): **Schoch, Heiner / Kippe, Silvio / Edlin, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **67 (1972)**

Heft 1-de

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174269>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Das Abenteuer einer Gotthardpass-Fahrt gehört bis zur Eröffnung des Strassentunnels noch keineswegs der Vergangenheit an, was jeder Automobilist bestätigen wird, der sich einmal im Stau des hochsommerlichen Reiseverkehrs durch die Schöllenen hinaufgequält hat. Diese Schlucht, die mit ihrem rauhen Klima und den oft rasch wechselnden Wetterverhältnissen noch dem heutigen Verkehr ihre Nüsse zu knacken gibt, versperrte jahrhundertlang den später bedeutungsvollen Handelsweg über den Gotthard.

Vom Abenteuer der Gotthardpass-Fahrten

Wer heute vom Gotthard spricht, wird, je nach Erfahrungswert, ein lästiges Hindernis oder aber ein imposantes Bild meinen, das irgendwann, kurz vor dem Eintauchen in den Tunnel, haftenblieb. Was der Pass aber einst bedeutete, wieviel Politik, wieviel Geschichte er machte, vergisst man allzuoft.

Der Gotthard war einst

Brücke und Schranke zugleich,
war ein Pfad aufrichtiger Pilger und gleichsam eine Stätte barbarischer Schandtaten. Wann genau am Gotthard begonnen wurde, was später aus ihm wurde, lässt sich nicht mehr eruieren. Manche sprechen von

einer Passstrasse schon zur Römerzeit, und andere meinen, dass der Anfang in die Zeiten Karls des Grossen verlegt werden müsse. Wahrscheinlich ist, dass ein *Bischof Goddehardus von Hildesheim*, der später Heiliggesprochene, ums Jahr 1030 herum das Gotthardhospiz einsegnete, und ein *Bischof Galdino*, der im Jahre 1176 starb, soll es geweiht haben. Die erste zuverlässige Nachricht über die Benützung des Passes liegt von einem *«Abt von Stade»* aus Norddeutschland vor, der 1236 über den Berg *«Evelinus»*, den Gotthard, heimgekehrt sei. Das erste Dokument vom Hospiz datiert aus dem Jahre 1331, so dass von hier weg auch die Geschichte einer Verbindung beginnt.



Nüchtern und ohne den augenfälligen Reiz der aufwendigen Strassenbautechnik in der Tremola präsentiert sich das neueste Stück Gotthardstrasse, die mit Lawinengalerien gesicherte Südrampe unterhalb der Passhöhe, dank der die zahlreichen Windungen auf der andern Talseite ausgedient haben.

Vom Pilgerzug zur Handelsstrasse

Am Anfang war also die Religion, und die damalige «Strasse» bildete in Wirklichkeit einen Pilgerweg schlechtester Ausführung. Doch die ideale Nord-Süd-Achse war damit entdeckt, und die Kunde darüber erreichte bald die Kaufleute Mailands. Wie dann im einzelnen das entstand, was als blühende Handelsstrasse bezeichnet wird, kann nicht abschliessend erklärt werden. Die Kuttenmänner, die zum Heiligen Vater nach Rom pilgerten, machten jedenfalls den langen Weg zum sicheren Pfad. Mit «Sicherheit» ist hier aber nicht eine ausgebaute Strasse gemeint, sondern vielmehr Obdach und Unterschlupf auf dem harten, entbehrungsreichen Übergang. Mit der Gründung des *Lazariterklosters in Seedorf* entstanden nach und nach die sogenannten *Spittel*, die den Fremden in

christlicher Nächstenliebe aufnahmen. Ausser dem Stift auf der Passhöhe entstanden nicht weniger als acht Hospize, die sich über den ganzen Weg von Flüelen bis Airolo verteilten. Allein beim Pilgerweg aber blieb es nicht; denn nun, in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts, muss auch die Geburt der Eidgenossenschaft erwähnt werden. Was vor dem Jahre 1231 (Freiheitsbrief) geschah, ist nur mehr Sage und Legende – so etwa die Erzählung vom «Schmied von Göschenen», der die «Stiebende Brücke» erstellt haben soll.

Auf jeden Fall muss der 1231 ausgestellte Freiheitsbrief *Heinrichs VII.* – dessen Vater *Friedrich II.* im Frühjahr 1231 gegen den Papst und die lombardischen Städte kämpfte, wobei ihm auch eine Handvoll Urner behilflich waren – als Belohnung für die Instandstellung des Gotthardüberganges angesehen werden. Der Ursprung der Schweizer Freiheit steht also in einem direkten Zusammenhang mit der Erschliessung des Gotthardpasses.

Gegen Ende des 13. Jahrhunderts lag die Beförderung der Kaufmannsgüter in den Händen der Trans-



Die Luftaufnahme der Gotthard-Passhöhe zeigt den Verlauf der alten und neuen Strassenführung auf der Tessiner Seite. Was die vielen engen Kehren in der steilen Tremolaschlucht an Bequemlichkeit missen liessen, hatten sie an verschiedenartigen Eindrücken und Reizen der heutigen Südrampe (rechts, zum Teil im Schatten) voraus.

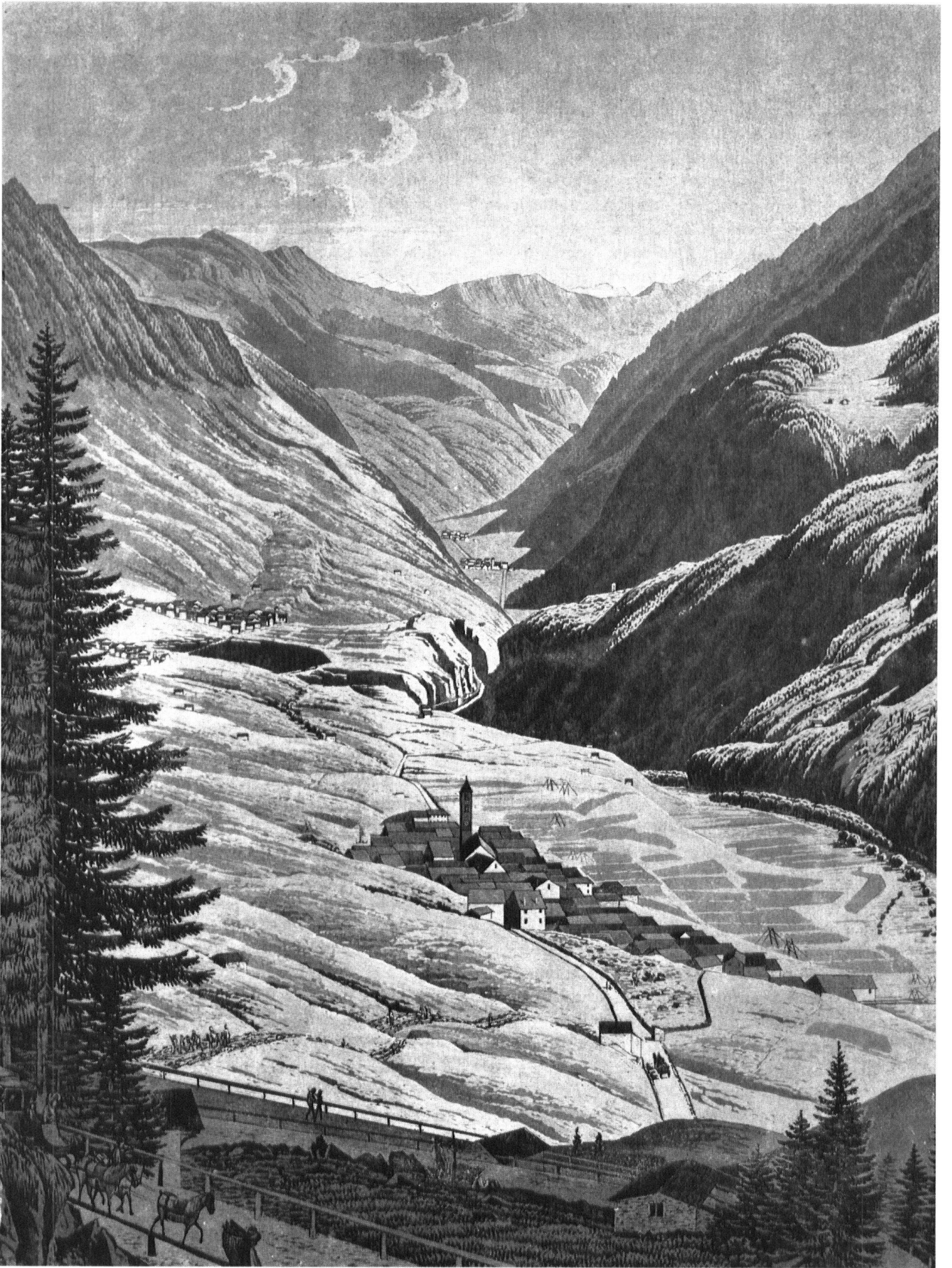
portverbände. Solche bestanden in Flüelen, Silenen, Wassen und Andermatt und auf der anderen Seite in Airolo, Giornico sowie Bellinzona. Auf der Passhöhe erfolgte die Übergabe zwischen den Säumern von Urseren und denen von Airolo. Von jedem grösseren Gegenstand wurde, neben dem üblichen Zoll, eine «Führleite» erhoben, die zum Unterhalt der Wege und Brücken diente. Der Pfad war damals etwa drei Meter breit und mit Granitplatten belegt.

Nach der Ermordung *Albrechts*, der zu seinen Lebzeiten die Talschaft schwer beeinträchtigte, wurde die Aufsicht über den Gotthardpass den drei Waldstätten übergeben. Im Jahre 1313 wurde die erste Säumerordnung durch die Obrigkeit von Uri festgelegt, und im Jahre 1315 erzielte man eine Vereinbarung über das Transportwesen zwischen Uri und Livinen, so dass der Handel zu seiner vollen Blüte kam.

Die ersten Gotthard-«Fahrer»

Die Reisenden von damals mussten den Weg noch zu Fuss oder zu Pferd zurücklegen. Der Oxforder Jurist *Adam* wagte es schon im März des Jahres 1401, in einem einspännigen Ochsenwagen über den Gotthard zu fahren. An den schwierigsten Stellen liess er den Wagen einfach zerlegen, und dies alles nur, um als erster den Gotthard zu «befahren». Denn die Schwierigkeiten waren enorm. «An einigen Orten ist der Berg so steil, dass die Strasse nichts anderes als eine trockene, an den Berg angestützte Mauer ist. Oft steigt sie im Zickzack in so scharfen Winkeln empor, dass unsere Pferde in einer Strecke von 200 Schritt auf der Strasse übereinander zu gehen kamen.» Diese Aussage stammt von *Pfarrer H. R. Schinz* und zeigt, wie unmög-

Wer den Gotthard durch die Enge des Reusstales und der Schöllenen erklimmt, dem öffnet sich ennet der Passhöhe eine zwar noch immer gebirgige, aber in ganz anderes, eben südlicheres Licht getauchte Landschaft. Der Blick auf die obersten Dörfer der Leventina ist zugleich Vorahnung einer hier sich öffnenden, durch andere Elemente der Natur geprägten Kultur. (Stich aus Kälin und Suter: 15 Ansichten der neuen Gotthard-Strasse, Zürich 1833.)



lich die alte Gotthardstrasse damals noch angelegt war.

Die Gotthardpost

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts wurde die Strasse mit Rollsteinen bepfastert und wenn immer möglich auf fünf Meter verbreitert. Die berühmte «Tvärrenbrücke» in der Schöllenen ersetzte man 1707 durch einen Tunnel. Nunmehr stand den Reisenden nichts mehr entgegen, mit ihren «Carotschen» bequem den Gotthard zu überqueren. Der erste regelmässige «Postverkehr» entstand aber schon weit früher; denn der Papst machte sich den schnellen Verbindungsweg zunutze, als er sich während der Religionskriege regelmässig Nachrichten übermitteln liess. Auf diese Weise erfuhr er bereits am 22. Oktober 1531 in Rom, dass *Zwingli* am 11. Oktober in der Schlacht bei Kappel gefallen war. 1693 liess der Luganer *Diego Maderni* einen regelmässigen wöchentlichen Postdienst über den Gotthard einrichten. Die Postboten verliessen Zürich am Mittwoch und Samstag abends acht Uhr mit ihren Pferden und erreichten Mailand am Sonntag und Mittwoch vormittag.

Im Jahre 1799 wurden das Gotthardhospiz, die Strassen und manche Brücke durch die Russen (*Suworow*) und die Franzosen zum Teil völlig zerstört. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren die Schäden noch nicht behoben, und man bemerkte mit Schrecken das Ausbleiben des Transitverkehrs. Deshalb beschlossen die Kantone, eine völlig neue Kunststrasse zu bauen. Im Jahre 1820 wurden die Arbeiten begonnen und nach zehnjähriger Bauzeit abgeschlossen. Sofort danach nahm die berühmte fünfspännige Gotthardpost ihre Route auf. Anfangs nur zweimal pro Woche; im Jahre 1842 wurde dann ein täglicher Eilwagendienst mit einem bequemen achtplätzigem Wagen eingerichtet. 1849, als die Post eidgenössisch wurde, entstand ein täglicher Doppelkurs. Die Passfahrten von Urseren nach Airolo dauerten viereinhalb und bis Como zweiundzwanzigeinhalb Stunden. 1876 erlebte der Pass mit 70000 ihn überquerenden Reisenden einen Rekord. Als dann aber am 1. Juni 1882 die Gotthardbahn durch den Tunnel ihren Betrieb aufnahm, fanden die Fahrten der Postkutschen ein jähes Ende.

Im Zeitalter der Motorisierung

erwachte das Hospiz jedoch wieder aus seinem Dornröschenschlaf. 1922 schnaupte das erste Postautomobil den Pass hinauf, und der Privatverkehr nahm mit dem Aufkommen des Automobils den bekannten Aufschwung. Die Strasse wurde ausgebaut, Sicherheitsmassnahmen getroffen und dem Automobilisten die notwendigen Annehmlichkeiten zur Verfügung ge-

stellt. Denn nicht nur zu den Pionierzeiten des Autofahrens war die Überquerung des Alpenzentrums eine gewagte und wegen der Pannenanfälligkeit der vier-rädrigen Untersätze risikoreiche Angelegenheit. Selbst heute scheinen viele noch wenig mit den meteorologischen und klimatischen Verhältnissen hier im Herzen der Schweiz auf 2091 Metern Höhe vertraut zu sein. «Wenn es im Urserental leicht geschneit hat, dann glauben die Leute, auf dem Gotthardhospiz sei die Heuernte noch im Gang, und fahren fröhlich darauflos... und sind dann noch erstaunt, wenn ihr Wagen plötzlich in einer Schneewehe steckenbleibt...» Mit diesen Worten verdeutlichte der Einsatzleiter der SOS-Station des TCS auf dem Hospiz, *A. Stutzer*, die Unvernunft gewisser Automobilisten und illustrierte gleichzeitig, dass die «Bezwingung» des Gotthardpasses selbst mit modernen Benzinkutschen noch nicht ganz problemlos ist. Darüber haben wir uns mit dem erfahrenen TCS-Mann unterhalten, der schon seit 17 Jahren im Patrouillen- und Pannendienst des Touring-Clubs der Schweiz tätig ist.

Die TCS-Zentrale

auf dem Hospiz ist während der rund fünf Sommermonate 24 Stunden täglich in Betrieb. Sie wird von zwei Leuten in Schichtarbeit geführt und kann sich selbst im Zeitalter moderner Transporttechnik nicht über mangelnde Arbeit beklagen. Organisatorisch ist die TCS-Einsatzleitstelle heute im Gegensatz zu früheren Jahren mit der Militärzentrale Airolo gekuppelt. Das heisst, dass sämtliche Notrufe von den roten SOS-Rufsäulen von der Militärzentrale empfangen und dann auf die Passhöhe weitergeleitet werden. Direkt kontrolliert wird vom Hospiz aus jedoch die neue Tunnelanlage: zu hoher Kohlenmonoxidgehalt, Feuerbruch oder Unfälle werden hier in Sekunden-schnelle registriert.

TCS-Einsatzleiter *A. Stutzer* wies auf eine statistische Kurve, die an der Wand des kleinen Büros in einem Seitengebäude des Hospizes hängt: Mit auffälliger Regelmässigkeit markieren teilweise sehr hohe Ausschläge der «Pannenkurve» nach oben die Sommerwochenenden am Gotthardpass. Während an Wochentagen kaum oder nur wenige Hilferufe registriert werden, sind deren einige Dutzend am Samstag oder Sonntag keine Seltenheit. So wurden zum Beispiel am 31. Juli letzten Jahres 40 Pannen verzeichnet und am 11. Juli deren 35. Dazu *A. Stutzer*: «Schwere Motorschäden sind eigentlich eher selten geworden. Hingegen treten vermehrt Kupplungsschäden auf – vor allem bei Wagen mit Wohnanhängern, die im Schnecken-tempo bergaufwärts kriechen.» Und besonders auffällig sei die Zunahme der Bremspannen, be-

tonte der TCS-Mann, der selber auf eine 35jährige berufliche Praxis im Autofach zurückblicken kann. «Die Leute wissen einfach nicht mehr, in welchem Gang sie am Pass abwärtsfahren sollen.» Diese mangelnde Fahrtechnik einerseits und zu schnelles Abwärtsfahren haben dann zum Teil schwere Bremspannen zur Folge, und das sogenannte Fading (Durchfallen des Bremspedals infolge Luftblasenbildung im Bremssystem durch Überhitzung) tritt somit auch früher und häufiger auf, dies sogar auffällig oft bei neueren Wagen mit Scheibenbremsen.

Nicht einfach ist der Dienst der TCS-Leute auf dem Hospiz vor allem im Frühling, kurz nach der Öffnung des Gotthardpasses, und dann wieder im Herbst, also in jenen Zeiten, wenn

unverhoffte Wintereinbrüche

mit grossen Schneefällen die Touristen überraschen. «Ich selber wurde im Herbst auch schon vom Winter überfallen... zum Beispiel 1966, als wir uns schon vorbereiteten, die Station abzurechnen und ins Tal zurückzukehren, und dann über Nacht jedoch starker Schneefall und vor allem Verwehungen selbst den Schneepflug erst nach einigen Tagen wieder durch-

kommen liessen.» Dass in solchen Zeiten das Eingehen von Risiken gross sein kann, illustrierte unser Gewährsmann anhand eines geradezu komisch-grotesken Beispiels aus seiner Erfahrung: Im Herbst vor einigen Jahren erhielt die Hospizzentrale von Airolo den Bescheid, ein schwerer Lastwagen mit Anhänger sei auf dem Weg durch die Tremola zur Passhöhe unterwegs. Eine dünne Schneeschicht lag bereits auf der Strasse, aber der Chauffeur hatte es nicht für nötig befunden, die Schneeketten, die hinten an der Brücke baumelten, auf die Räder zu montieren (!). Langsam erreichte er die Passhöhe und fuhr, ohne anzuhalten, in Richtung Andermatt weiter. Wenige hundert Meter unterhalb des Hospizes begann der schwere Wagen an einer nicht einmal sehr steilen Stelle zu rutschen und geriet über das Strassenbord hinaus. Es hatte in der Zwischenzeit heftig zu schneien begonnen... Der schwere, mit Schuhwerk beladene Lastenzug konnte nicht mehr freigelegt werden und «überwinterte» unter einer tiefen Schneedecke am Gotthardpass. Im Frühling darauf wurde dann die Ladung – noch bevor die Strasse überhaupt geöffnet werden konnte – per Helikopter geborgen...

Heiner Schoch, Silvio Kippe, Martin Edlin

Literaturhinweise zum Aufsatz von Emil Egli

G. H. Dufour: Lehrbuch der Taktik, 1842

Karl Meyer: Geographische Voraussetzungen der eidgenössischen Territorialbildung, 1926

Georg Thüerer: Der Gotthard als Wegweiser, 1943

Carl J. Burckhardt: Die Entstehung der Eidgenossenschaft, 1955, und Gesammelte Werke, 1971.

H. Büttner: Die Alpenpasspolitik Friedrich Barbarossas bis zum Jahre 1164/65. In «Grundfragen der alemannischen Geschichte». Thorbecke, 1970

Eidg. Departement des Innern: Wintersichere Strassenverbindung durch den Gotthard. Schlussbericht der Studiengruppe Gotthardtunnel. Bern 1963

E. Egli: Der Gotthard / Landschaftliche Voraussetzungen des schweizerischen Schicksalsweges. In «Erdbild als Schicksal», Essays. Artemis, 1959

– Der Gotthard / Europäische Mitte – schweizerische Brücke. In «Die Schweiz / Eigenart und Weltverbundenheit», herausgegeben vom Verfasser bei Thorbecke, 1958. Im vorliegenden Aufsatz ist der hier genannte Beitrag grössteils benützt und zugleich erweitert.

Fotografen / Illustrationen: Photo Bernauer, Bottmingen: S. 28; A. Eberle, Zürich: S. 21; Eidg. Militärdepartement, Bern: S. 19 unten, 20 unten; Keystone-Press, Zürich: S. 19 oben, 22; Ria-Photo, Zürich: S. 18, 23; Schweiz. Landesbibliothek, Bern: S. 7, 8, 9, 20 oben, 25; Schweiz. Verkehrszentrale, Zürich: S. 3; Strübin, Liestal: S. 15; Swissair-Photo AG, Zürich: S. 24.