

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1929)

Artikel: Strassen über die Alpen in alter Zeit
Autor: W.S.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988851>

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

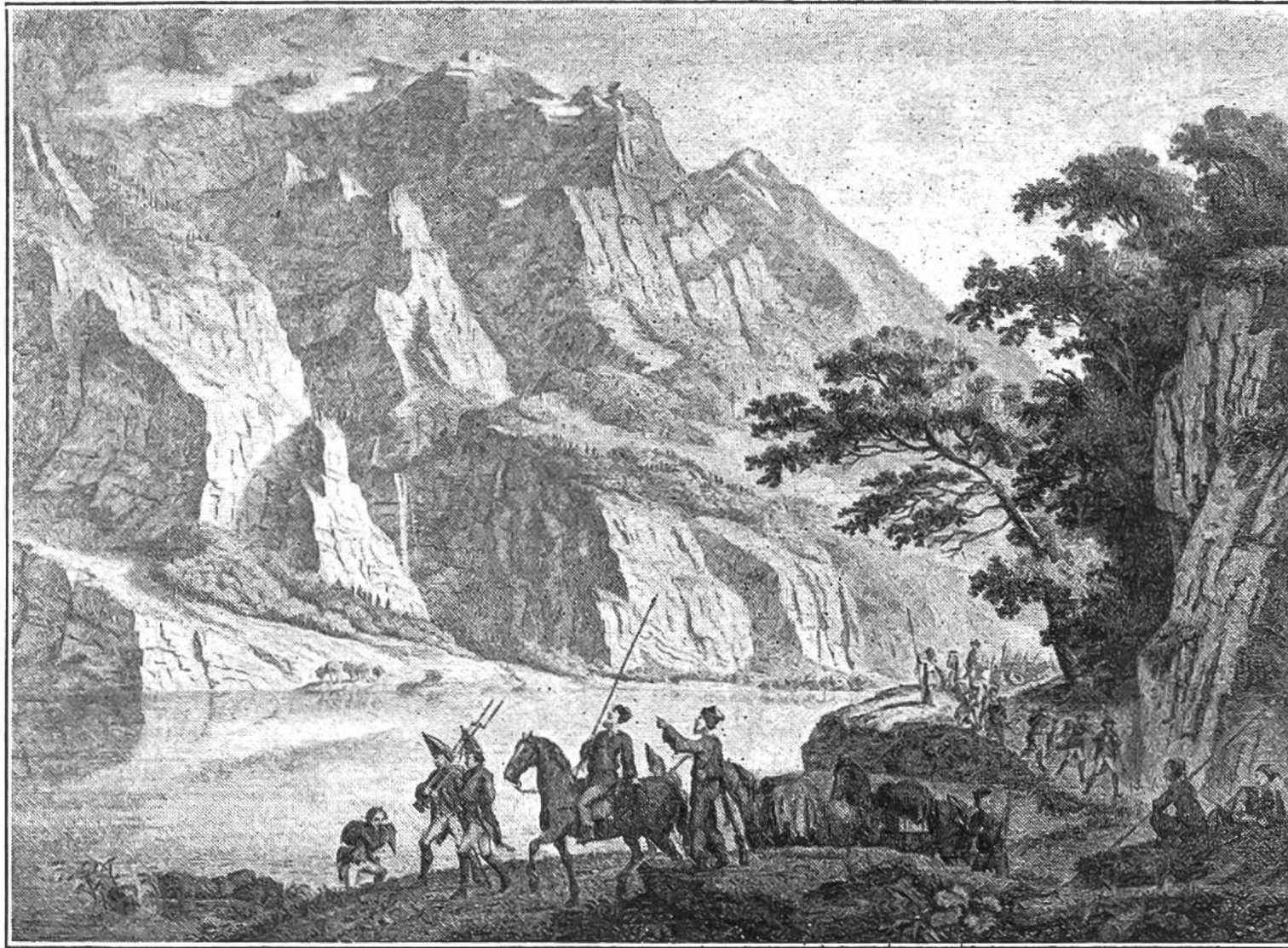
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 19.04.2026

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



General Suworoff dringt nach verschiedenen am Gott- hard und im Muotatal aus- gehaltenen Gefechten am 1. Oktober 1799 unter hefti- gem Widerstand der Franzo- sen durch den Engpaß am Klönthalersee ins Glarner Land ein. (Nach einem Stich des Zürcher Malers Ludwig Heß aus dem Jahr 1800.)

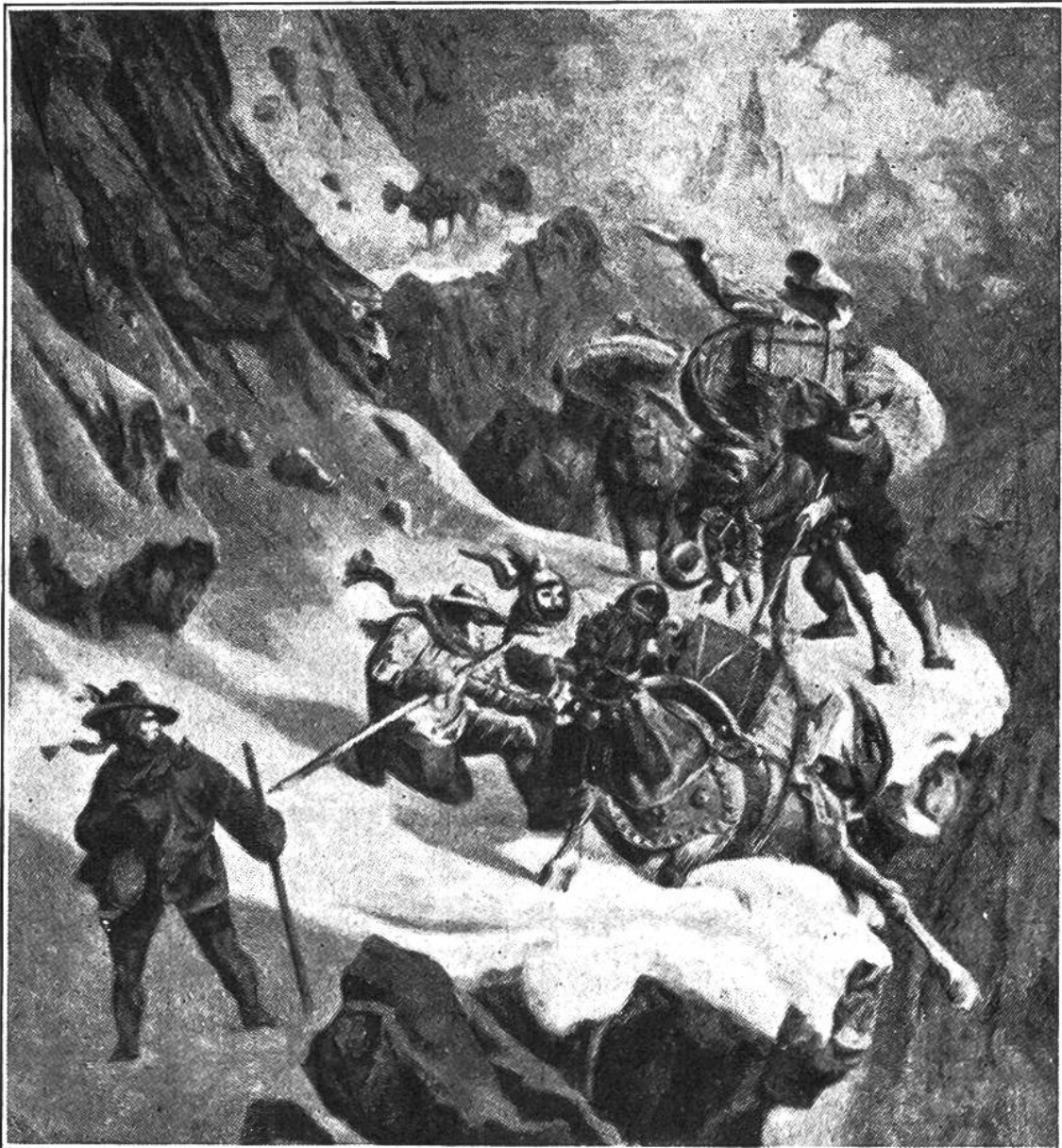


Talfahrt. — Als zu Beginn des 19. Jahrhunderts viele der mühseligen Saumpfade über die Alpen zu Kunststraßen umgebaut wurden, da konnte der Wagen das Saumtier ablösen.

Straßen über die Alpen in alter Zeit.

Jede Ortschaft, mag sie noch so klein sein, sucht heute den Anschluß an den großen Verkehr durch Bau von Straßen und Eisenbahnen. So gelangen die Erzeugnisse von Landwirtschaft und Industrie rasch auf den Markt und in den Handel. Die Berge aber werden fremden und einheimischen Naturfreunden erschlossen. Es ist eine Lust zu reisen.

Früher war das ganz anders. Weitab von den großen Straßenzügen zu sein, das gewährte im Mittelalter vielfach Schutz und Sicherheit vor unliebsamen Gästen, Räubern und Kriegsvolk. Noch vor 200 Jahren etwa waren die meisten Straßen und Wege in unglaublichem Zustand. Autos wären nirgends durchgekommen. Das Reisen zu diesen Zeiten wird denn auch nicht als ein Vergnügen oder eine Erholung geschildert. Meistens verließ nur, wer unbedingt mußte (Kaufleute, Handwerksburschen), seine sichern vier Wände, um sich dem ungewissen Reiseleben auszusetzen. 1479 klagt der Schultheiß von Burgdorf, man



Das Säumerwesen war bis in die neuere Zeit der wichtigste Erwerb ganzer Talschaften, besonders in Graubünden.

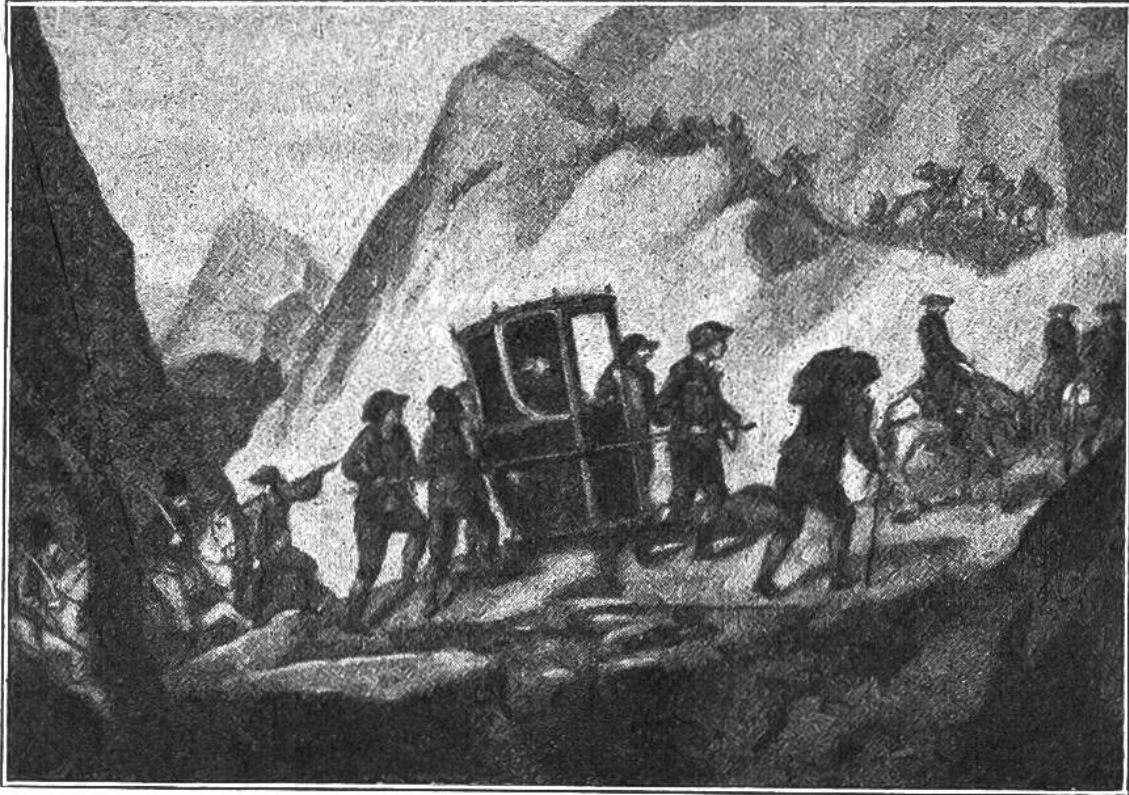
könne die Straßen im Bernbiet kaum mehr zu Fuß passieren, geschweige denn im Wagen. Bis ins 18. Jahrhundert waren die Straßen Appenzells bloß enge Gräben, zum Teil mit Holz belegt, sogenannte „Knüppeldämme“.

Allerdings, als die Römer das Abendland beherrschten, da erkannten sie die Notwendigkeit, brauchbare Verbindungen herzustellen zwischen der Hauptstadt und den entferntesten Niederlassungen des Reiches. Die Römerstraßen dienten vor allem dem Militär. Erst in zweiter Linie kamen der Warenhandel und der übrige Verkehr. Über die Alpen in die Provinz Helvetien hinein gab es seit grauer Vorzeit



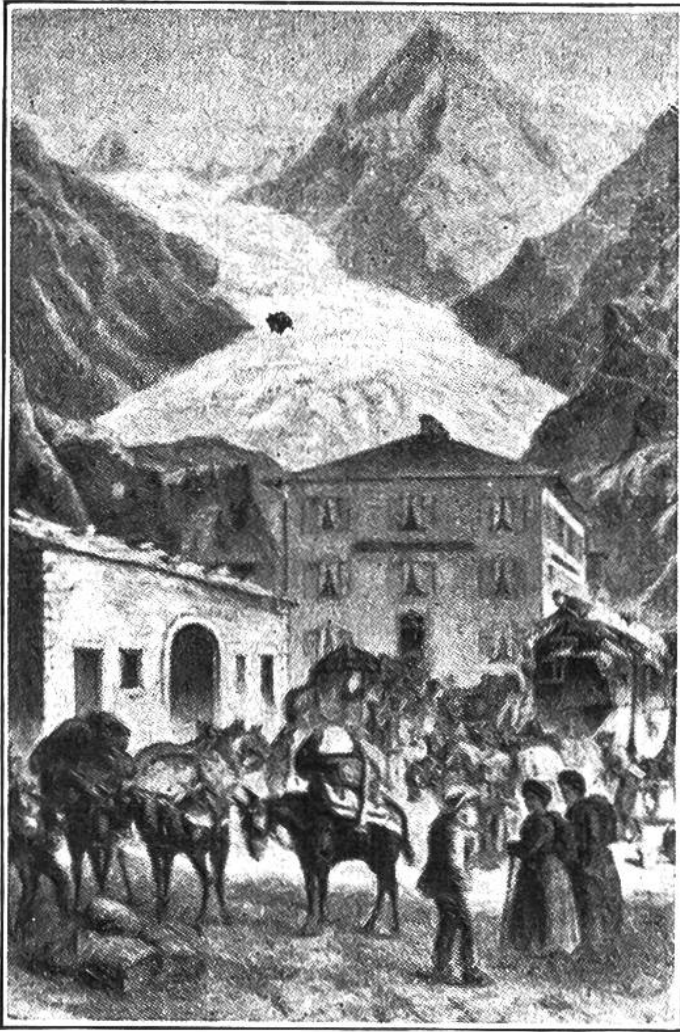
Winterpost über die Alpen. Die Reisenden saßen in Körben, die auf Schlittengestellen befestigt waren.

Wege. Die Kelten schon benützten sie zu räuberischen Einfällen in das sonnige und verlockende Italien. Römische Soldaten mußten diese Alpenübergänge ausbauen. Der Weg wurde, wenn immer möglich, den sonnigen Abhängen entlang angelegt, wo im Frühling der Schnee eher schmilzt und die Bahn freigibt. Der Scharfsinn, mit dem die Römer die kürzesten und der Natur nach geeignetsten Verbindungen herausfanden, wird noch heute von Kennern der Straßenbaukunst bewundert. Dabei konnten die römischen Bauleiter nicht wie die Ingenieure von heute auf genauen Landkarten die günstigste Linienführung (das sogen. Trasse) der Straßen studieren. Daß sie in der Römerzeit bereits dem Verkehr dienten, ist für den Großen St. Bernhard, den Simplon, Splügen und Julier ganz sicher erwiesen. Den Gotthard benützten die Römer jedenfalls nicht. Harz, Pech, Kienholz, Wachs, Honig und Käse führten die Helvetier und Rätier nach Italien aus. „Denn an diesen Dingen haben sie Überfluß“, schreibt der Geograph Strabo. Von Italien bezogen sie dagegen Öl und Wein, Kunst- und Modewaren. Aus Gallien und Germanien brachten Säumer Sklaven,



Eine Reise über die Alpen vor 130 Jahren. Dornehme Herrschaften liebten sich in der Sänfte tragen. (Nach einer zeitgenössischen Darstellung.)

Pelzwerk, das hochgeschätzte flandrische Tuch und belgische und westfälische Schinken auf die Märkte Italiens. Sahrbar waren die Alpenstraßen nicht, weder zur Römerzeit, noch gar im Mittelalter. Für Fuhrwerke waren sie zu schmal und viel zu holperig. Der mittelalterliche Gotthardweg z. B. führte oberhalb Amsteg durch einen schmalen Engpaß, so daß die Warenballen der Saumtiere alle mit einem bestimmten Maß geprüft werden mußten. Überschritten sie das Maß, so mußte „umgebastet“, d. h. anders geladen werden. Ein Engländer passierte als erster in einer Kutsche den Paß. Das war im Jahr 1775. Aber das Gefährt mußte an schwierigen Stellen des Wegs auseinandergenommen und von der Begleitmannschaft (78 Mann!) getragen werden. Der Engländer bezahlte für die sieben Tage von Altdorf bis zum Langensee die hübsche Summe von (nach heutigem Geldwert) 900 Franken für seine Rekordleistung. Wer sonst aber in alter Zeit die großen Pässe benützte, Pilger nach Rom oder Jerusalem, Kaufleute, Armeen der Eidgenossen oder der deutschen Kaiser, die reisten zu Fuß oder zu Pferd. Waren und Reiseproviant trugen in gleichmäßig verteilten Lasten die Saumtiere.



Saumkolonne und Post auf der Furkastraße. Im Hintergrund der Rhodnegletscher. (Bild aus dem Jahre 1866.)

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts, als die gut instandgehaltenen Straßen über den Mont Cenis und über den Brenner unsern Alpenpässen arg Konkurrenz machten und den Durchgangsverkehr von der Schweiz abzulenken drohten, da schritt man zum großzügigen Bau von Alpenstraßen. Mit einer neuen Simplonsträße gab Napoleon ein Beispiel und Vorbild. Doch sollte der Simplon, wie bei den Römern, mehr dem Militär als dem friedlichen Warenaustausch dienen. Für alle die Meisterwerke alpiner Straßenbaukunst opferte die Schweiz viele Millionen Fran-

ken. Wiederum wie bei den Römern war es der Staat, der mit seinen Geldmitteln und auf Grund seiner guten Arbeitsorganisation Straßen anlegte und für deren Unterhalt sorgte. Aber die prächtigen Alpenstraßen waren kaum vollendet, da kam die Eisenbahn und gestaltete das Verkehrswesen völlig um. Die Alpenstraßen haben heute geringen Anteil am großen Handelsverkehr. Wo in alter Zeit der gefährvolle Weg und die unberechenbar wilden Naturgewalten dem Reisenden Bangen und Schrecken einflößten, da fahren wir heute wohligh ins weiche Polster des Postautos zurückgelehnt und genießen die Majestät der Berge. Im rauhen Winter setzen wir uns in den gut geheizten Eisenbahnwagen, der im Tunnel unter den unwirtlichen Bergen hindurchschlüpft, und lesen unsere Zeitung. W. S.