

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	3/4 (1884)
Heft:	5
Artikel:	Der Verkehrsweg über den Gotthard in seinen verschiedenen Entwickelungsstadien: eine technisch-culturgeschichtliche Skizze
Autor:	Trautweiler, A.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-11968

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: 18.02.2026

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

INHALT: Der Verkehrsweg über den Gotthard in seinen verschiedenen Entwickelungsstadien. Von A. Trautweiler, Ingenieur. — Der Eisenbahn-Unfall bei Penistone. — Correspondance. — Patentliste. — Miscellanea: Aufruf zur Theilnahme an der Generalversammlung der G. e. P. in Neuenburg. Von der Wirkung einiger Zumischmittel auf den Portland-Cement. Regulirung des eisernen Thores. Verband deutscher

Architecten- und Ingenieur-Vereine. Internationale Erfindungsausstellung in London. Eröffnung der Arlbergbahn. Architecten-Honorare. Wasserversorgung der Stadt Colmar. Weserbrücke zu Holzminden. Presse. Thomaskirche in Leipzig. Universitätsgebäude in Strassburg. Wiener Stadttheater. — Necrologie: † Ferdinand Decker. † Ferdinand von Hochstetter. — Concurrenzen: Rathaus zu Aachen. — Vereinsnachrichten.

Der Verkehrsweg über den Gotthard in seinen verschiedenen Entwickelungsstadien.

Eine technisch-culturgeschichtliche Skizze
von A. Trautweiler, Ingenieur.

Die Literatur über den Gotthard ist bereits so sehr angewachsen, dass man Bedenken tragen muss, dieselbe, wenn auch nur um einen kleinen Beitrag, zu vermehren. Das Eisenbahnunternehmen namentlich hat einer Fluth von Schriftwerken, theils commerzieller, theils technischer Natur, gerufen. Weniger umfangreich ist die Literatur über die früheren Perioden des Verkehrsweges, obschon auch diese des Interessanten genug bieten. Als Beispiel einer Verkehrsstrasse, deren allmäßige Entwicklung vom armseligsten Saumpfde bis zur grossartigen Gebirgsbahn eine Fülle von interessanten culturhistorischen Bildern aufweist, ist der Gotthard gewiss ohne Gleichen. Gerade nach diesem Gesichtspunkte bietet uns jedoch die bisherige Gotthardliteratur nur Unzureichendes.

Wir beabsichtigen mit dem Folgenden keineswegs diesem Mangel abzuheften, sondern bloss das bereits Bekannte durch neue Notizen zu ergänzen und theilweise auch zu berichtigten. Ausserdem wollen wir an der Hand einiger Planskizzen, namentlich eines vergleichenden Längenprofils, einen Ueberblick über die Entwickelungsstadien des Verkehrsweges geben und in einer allgemeinverständlichen Weise die technischen Eigenthümlichkeiten derselben ins Auge fassen.

Unser Gegenstand verdiente eine umfassendere und gründlichere Behandlung, als wir sie hier bieten können; allein eine solche setzt eingehende Studien, namentlich auf dem Terrain, voraus, zu welchen dem Schreiber dieses die Zeit mangelte. Möge eine berufene Hand dieselbe zur Verfügung haben und in recht fruchtbringender Weise benützen!

Die geschichtliche Entwicklung des Verkehrsweges über den Gotthard ist wohl am ausführlichsten behandelt worden durch Nüscheier: „Historische Notizen über den St. Gotthardpass“ im VII. Bande des Jahrbuches des schweizerischen Alpen-Clubs. Die Actenstücke, auf welche jene Darstellung hauptsächlich fußt, sind gesammelt von Hermann v. Liebenau: „Urkunden und Regesten zur Geschichte des St. Gotthard-passes“ (Archiv für Schweizergeschichte, Bd. XVIII). Alle uns bekannten späteren Erörterungen über unsern Gegenstand, wie sie namentlich verschiedene Werke über die Gotthardbahn enthalten, scheinen fast ausschliesslich aus dem erstgenannten Aufsatze geschöpft zu sein, auf jeden Fall fügen sie demselben wenig Neues hinzu.

Nüscheiers Arbeit war aber für den Rahmen des Club-Jahrbuches geschrieben und konnte schon deshalb nicht so umfassend sein, wie es der Gegenstand verdiente. Es ist namentlich zu bedauern, dass zwei ganze Jahrhunderte aus der Geschichte des Gotthardpasses darin übergangen sind. Anderseits ist aber auch das vorhandene historische Material äusserst spärlich und lässt uns über wesentliche Dinge im Ungewissen.

Wir haben nun versucht aus der Tradition im Canton Uri einige neue Anhaltspunkte zu gewinnen, die namentlich über die Richtung, welche der alte Saumweg nahm, interessante Aufschlüsse geben. Wir gelangen in Folge dessen dazu, als frühere Stadien des Verkehrsweges über den Gotthard-Pfade zu beschreiben, die besonders wegen ihrer primitiven Anlage, sodann aber auch wegen wesentlich anderer Situirung von der alten Gotthardstrasse wohl zu unterscheiden sind. Eine solche Trennung scheint bis jetzt noch nicht gemacht worden zu sein.

Von einigen alten Leuten, die sich noch der Zeit erinnern, wo das Säumerwesen auf der alten Handelsstrasse in Blüthe war, haben wir auch mehrere Notizen gewinnen

können, die uns werth erscheinen, der Zukunft erhalten zu bleiben. Es gewährt ein köstliches Vergnügen, die Erzählungen solcher Männer anzuhören, die noch selbst die Umständlichkeiten, Mühsale und Gefahren der Säumerei auf dem holperigen Pflaster der alten Strasse miterlebt haben. Bei der Schilderung all' der Abenteuer, bisweilen sehr ernster, oft aber auch heiterer Natur, wird den alten Leuten selbst das Herz warm, denn es liegt in jenem Säumerthum ein Stück Poesie, das mit der wilden Schönheit des Gebirges in engem Zusammenhange steht.

Jetzt sehen wir die Locomotive jene Thaler mit Windesile durchfliegen, wo noch vor kaum 60 Jahren das Lastthier mit einer Bagatelle von Waaren mühsam hinaufkeuchte und der alte Säumer sagt selbst, unser Interesse für sein ehemaliges Handwerk nicht recht begreifend: das sei doch ein ander „Fuhrwesen“.

Um von der Entwicklung unseres Verkehrsweges aus verschiedenen Gesichtspunkten ein übersichtliches Bild zu geben, wollen wir nach einem kurzen historischen Ueberblick die verschiedenen Entwickelungs-Stadien der Strasse immer parallel neben einander betrachten. Eine in diesem Sinne durchgeföhrte, fortwährende Vergleichung verleiht dem Gegenstande ein besonderes Interesse und lässt die Tendenz erkennen, welche der fortschreitenden Entwicklung zu Grunde liegt. Wir betrachten hauptsächlich bloss die eigentliche Gebirgsstrecke zwischen Erstfeld und Biasca, indem die Thalstrecken anderen Verkehrsstrassen gegenüber keine besonderen Eigenthümlichkeiten aufweisen.

Indem wir einen kurzen historischen Ueberblick der Geschichte des Verkehrsweges über den Gotthard geben, müssen wir vielleicht manches Bekannte der Vollständigkeit halber wiederholen. Einige Ausführlichkeit dürfte jedoch stellenweise auch desshalb angezeigt sein, weil Nüscheiers historische Notizen, als in einem nahezu vergriffenen Bande des Club-Jahrbuches enthalten, doch nicht Jedermann leicht zugänglich sind.

Historisches.

Es ist fast zweifellos festgestellt, dass die Römer noch keinen Weg über die „lepopontinischen Alpen“, wie bei ihnen der Gotthard hiess, benützten, obschon alle andern bedeutenden Pässe, die aus Italien nach der Schweiz hinüberführen, von ihnen mit mehr oder weniger sorgfältigen Strassenanlagen versehen worden sind. So der St. Bernhard, Simplon, Lukmanier, Bernhardin, Septimer und Splügen. Auch von den Thälern, durch welche die Zugänge zum Gotthard führen, haben wir erst aus sehr später Zeit, dem neunten Jahrhundert, Nachrichten, die auf eine spärliche Bewohnerschaft schliessen lassen. Der Name Gotthard erscheint zuerst im Jahre 1303. Derselbe scheint mit der Errichtung einer dem heiligen Gotthard geweihten Kapelle an der Stelle des jetzigen Hospizes zusammenzuhängen.

Die erste Andeutung eines Weges für Pilger über den Gotthard findet sich in den Jahrbüchern Alberts von Stade, der bei einer Reise nach Rom im Jahre 1236 diese Route benutzt hatte. Der Handelsweg nach Italien führte jedoch selbst für die Luzerner bis 1278 durch Churwalden (Graubünden). Gewiss hätten die Luzernischen Kaufleute diesen bedeutenden Umweg nicht gewählt, wenn der Gotthardpass irgendwie practicabel gewesen wäre. Das Hinderniss lag vielleicht an einem einzigen Punkte der Route und es ist naheliegend, dass dies die vor dem Vorhandensein eines Stegs absolut ungangbare Schlucht bei der jetzigen Teufelsbrücke war. Reisende konnten die Stelle allenfalls umgehen, indem sie den Bätzberg überstiegen; ein Waarentransport ist jedoch auf diesem Wege undenkbar.

Kaum 15 Jahre nach obigem Zeitpunkt, zu welchem die Bürger von Luzern den Septimer als Handelsweg benutzten, nämlich im Jahre 1293, verbot der Vogt Herzog

Albrechts zu Baden vorübergehend, Waarenballen, die italienischen Kaufleuten aus Monza gehörten, durch das Reussthal zu führen. In diesem kurzen Zeitraum scheint also der Weg über den Gotthard für Lastthiere gangbar gemacht worden zu sein. Da nun zwischen den einzelnen Weilern des Reuss- und Livinenthals ohne Zweifel schon dieselben Verbindungswege bestanden haben, die nachher als Saumwege benutzt wurden, so ist es wahrscheinlich, dass die entscheidende Verbesserung durch Erstellung einer Brücke im oberen Theile der Schöllen (die damals noch der „Stein“ hieß) erreicht wurde. Der eigentliche Gotthard zwischen Hospenthal und Airolo bot geringe Schwierigkeiten im Vergleich zu dieser Partie. Möglich, dass die fragliche Brücke durch die Herrschaft Oesterreich, zu deren Besitzungen Uri und Urseren gehörten, erstellt wurde, denn diese figurirt im Jahre 1309 als Verpächterin des Transportes auf der Strasse und der daherigen Einnahmen an die Thalleute von Urseren gegen eine Entschädigung von 10 Pfund Pfeffer jährlich. (Pfeffer trat dazumal vielfach an die Stelle des Geldes.) Aus demselben Jahre haben wir auch Nachricht von dem Vorhandensein der „stiebenden Brücke“ als der Nordgrenze des Vogteigerichts Urseren.

Als bald nach dem Entstehen der neuen Handelsstrasse scheinen auch von der Herrschaft Oesterreich auf der Nordseite und von den Herzogen von Mailand auf der Südseite des Gotthards Zölle eingeführt worden zu sein. Wir verdanken diesem Umstände die meisten actenmässigen Nachrichten über die Strasse und ihren Verkehr.

In der Folgezeit ist der Gotthardpass besonders merkwürdig geworden durch die Kriegszüge („Reisen“) der Eidgenossen zur Eroberung und Behauptung des Livinen- und Eschenthal. Der bedeutendste derselben ist der Zug von 22 000 Eidgenossen mitten im Winter 1424 zum Entsatz ihrer in Domo d'Ossola belagerten Landsleute.

Die Kriegszeiten waren jedoch dem Handel über dem Gotthard in hohem Grade nachtheilig und die Thalschaften, welche durch den Strassenverkehr einen fast unentbehrlichen Erwerb hatten, empfanden sie schwer.

Für die Verbesserung der Strasse selbst haben jedoch jene Feldzüge nur günstig gewirkt. Das Bedürfniss, für die häufigen raschen Truppensendungen eine gute Strasse zur Verfügung zu haben, lenkte das Interesse des Staates Uri, sodann auch die Eidgenossenschaft in besonderem Maasse auf den Gotthardpass. Die Tagsatzung bewilligte Uri wiederholt Zollerhöhungen wegen des Aufwandes für die Strasse.

Besonders werthvolle Verbesserungen scheinen an derselben zu Anfang des 16. Jahrhunderts in der Zeit nach dem Mailänder Krieg ausgeführt worden zu sein. Wahrscheinlich ist um diese Zeit die alte Strasse in der Gestalt, wie sie jetzt vielerorts noch sichtbar ist, entstanden.

Im Jahre 1603 wurden im Kriege zwischen Spanien und Oesterreich durch den Gouverneur von Mailand, Graf Fuentes, die Bündnerpässe für den Verkehr abgesperrt. Diese Maassregel leistete dem Gotthard einige Zeit lang grossen Vorschub.

Nach Dr. Lusser's Geschichte des Cantons Uri wurden auch in der Zeit nach Beendigung des 30jährigen Krieges „die Strassen ausgebessert und gepflastert und durch strengere Polizei von Diebsgesindel gesäubert. Ein ordentlicher Postlauf von und nach Mailand wurde nach dem Plan des Fiscals Morderni von Lugano geregelt und überhaupt Handel und Wandel über den St. Gotthard zu beleben und zu sichern gesucht.“

Von besonderer Bedeutung scheint auch die Sperre des Gotthardpasses nach der Einnahme von Mailand im Jahre 1706 gewesen zu sein. Die Unterbrechung des Verkehrs wurde in Uri besonders schwer empfunden und die Regierung nahm, um dem Volke etwas Verdienst zu verschaffen, namhafte Verbesserungen der Strasse, besonders durch Pflasterung vor. Dem Ingenieur Pietro Morettini aus Locarno wurde, auf dessen eigene Anregung hin, die Sprengung des Urner Loches übertragen und durch die Herstellung dieses 83 m langen Tunnels durch den Kirchberg bei Andermatt die gefährliche hängende Brücke, die aussen um den

Felsen herumführte und deren Unterhaltung für das holzarme Thal eine grosse Last war, überflüssig gemacht.

Bis gegen das Ende des 18. Jahrhunderts bietet sodann die Geschichte der Strasse nichts Ausserordentliches. Die blutigen Kämpfe der Franzosen, Russen und Oesterreicher, deren Schauplatz der Gotthard war, setzen wir als bekannt voraus.

Im Jahre 1820 begann der Bau der *neuen Gotthardstrasse*. Derselbe war besonders dadurch veranlasst worden, dass die neu erbauten Kunststrassen über den Splügen und Bernhardin den Verkehr vom Gotthard abzulenken begannen. Die Tessiner Regierung erbot sich zuerst, die Strasse von Giornico bis Airolo zu erstellen, wenn auf der Urner Seite ähnlich vorgegangen würde. Der Canton Uri brachte sodann durch Ausgabe von Actien und mit der Unterstützung Luzerns die Bausumme für die Strecke Amsteg-Göschenen auf. Dieses Stück wurde im Jahre 1820 erstellt. Erst sieben Jahre später kamen die Strecken Altdorf-Amsteg und Göschenen-Airolo zur Ausführung.

Die grossen Opfer, welche diese Bauten erforderten, lohnten sich reichlich, indem der Verkehr über den Gotthard einen grossartigen Aufschwung nahm. Erst die Eröffnung der Mont-Cenis-Bahn that ihm wieder einen Abbruch.

Mit dem Jahre 1853, als kaum seit sechs Jahren ein erster Schienenweg in der Schweiz bestand, beginnen schon die Vorbereitungen für das Project einer *Gotthardbahn*. Nachdem bereits ein Lukmanier- und ein Simplonproject Concessionen erhalten hatten, die nicht benutzt worden, fand im genannten Jahre in Luzern eine Conferenz von Abgeordneten aus acht Cantonen statt, die sich zur Anstrengung einer Gotthardbahn vereinigen wollten. Dessenungeachtet blieb das Lukmanierproject noch einige Zeit im Vordergrund. Im Jahre 1860 wurde sodann von einer zweiten Conferenz eine einstweilige Correction der *Gotthardstrasse* angeregt. Die in Aussicht genommenen Verbesserungen hätten nach den Projecten der Ingenieure C. E. Müller in Altdorf, Lucchini in Lugano und Locher und Cie. in Zürich einen Kostenaufwand von etwa $2\frac{1}{2}$ Millionen erfordert. Die Sache fand jedoch nicht die gehoffte Unterstützung von Seite der Bundesbehörden und verblieb im Stadium der Untersuchung.

Von nun an aber sehen wir den Gotthard als gleich mächtigen Concurrenzen neben dem Lukmanier. Der erstere gewann die Geneigtheit der Regierungen sowol, als der öffentlichen Meinung, in überwiegendem Grade, um so mehr als das Lukmaniercomité mit der Aufbringung finanzieller Mittel grosse Mühe hatte.

Eine entscheidende Wendung der Alpenbahnfrage wurde sodann durch eine neue Conferenz in Luzern herbeigeführt, wo sich 15 Cantone und 2 Eisenbahngesellschaften entschieden zu Gunsten des Gotthard aussprachen. Im Auftrage des Comités wurde bald nachher von den Experten Beckh und Gerwig auf Grundlage der von Wetli im Massstab 1 : 10 000 ausgeführten topographischen Pläne ein Gutachten angefertigt, das ebenfalls sehr fördernd für die Sache wirkte.

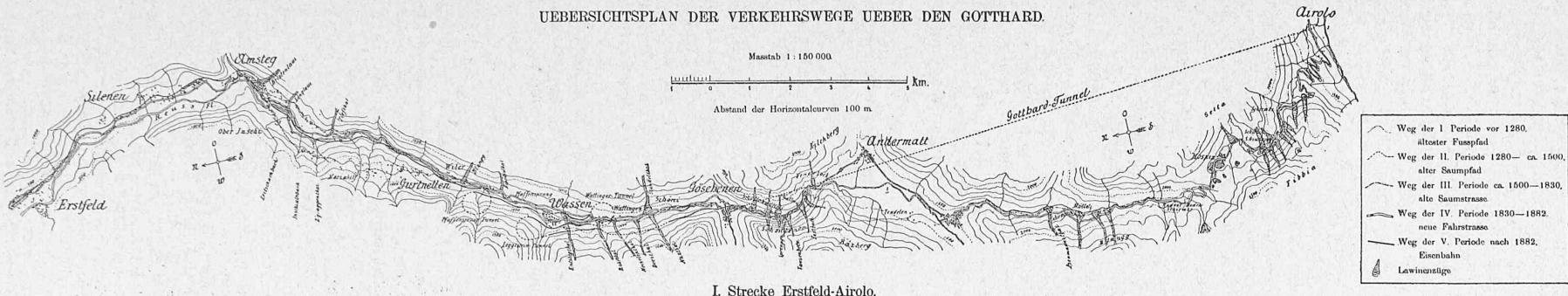
Mit der ersten internationalen Conferenz im Jahre 1869 in Bern, wo die Vertreter der drei beteiligten Staaten sich für Leistung einer Suvention von 85 Millionen Franken aussprachen, und mit der darauf folgenden Bildung der *Gotthardbahn-Gesellschaft* tritt die Angelegenheit in das definitive Stadium ein.

Nach beinahe 10jähriger Bauzeit und der glücklichen Ueberwindung noch mancher peinlichen Schwierigkeit beginnt nun für den Gotthard jenes Stadium, wo eine bewundernswerte Raschheit und Einfachheit des Verkehrs, verbunden mit der Möglichkeit des Transportes der grössten Lasten, den beteiligten Völkern zweifelsohne die Wohlthaten bringen wird, welche den aufgewendeten Opfern entsprechen.*)

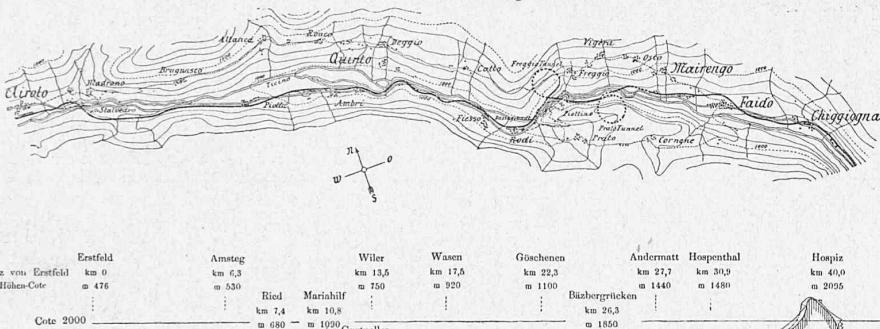
*) Vgl. Wanner, Dr. M. v., Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens.

(Fortsetzung folgt.)

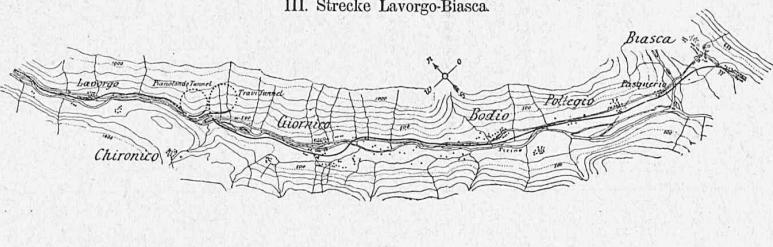
UEBERSICHTSPLAN DER VERKEHRSWEGE UEBER DEN GOTTHARD.



II. Strecke Airolo-Lavorgo.



III. Strecke Lavorgo-Biasca.



L. Strecke Erstfeld-Airolo.

Cate 1500

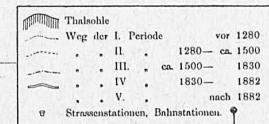
Gate 500

Verkehrswege über den Gotthard

verticale Ebenen zwischen: Erstfeld-Amsteg-Wassen-Airolo-Faido-Biasca.

Masstab der Längen 1:300 000, der Höhen 1:30 000.

Unverzerrtes Längenprofil, Längen und Höhen 1:300 000.



Cata 1900

Cote 500 Station Biasca

27