

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 3/4 (1884)  
**Heft:** 6

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 23.02.2026

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

INHALT: Der Verkehrsweg über den Gotthard in seinen verschiedenen Entwicklungsstadien. Von A. Trautweiler, Ingenieur. — Le „St-Frusquin“, Dampf-Segelyacht für den Genfer-See. — Zur Frage der Wirkung einiger Zuzusammittel auf den Portland-Cement. Von Prof. L. Tetmajer in Zürich. — Miscellanea: Eidgenössisches Polytechnikum in Zürich. Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Im-

prägniren von Eisenbahnschwellen. Römische Alterthümer in Vorarlberg. Société des ingénieurs civils in Paris. Splügenbahn. Gotthardbahn. Eisenbahn-Eröffnung. Technische Hochschule zu Stuttgart. Beatenstrasse. Strassenbahn Schaffhausen-Etzwilen. — Necrologie: † Charles Dunod. — Concurrenzen: Centralcommission der Gewerbemuseen Zürich und Winterthur.

## Der Verkehrsweg über den Gotthard in seinen verschiedenen Entwicklungsstadien.

Eine technisch-culturgeschichtliche Skizze

von A. Trautweiler, Ingenieur.

### Bauliche Anlage der Wege über den Gotthard.

Die im Folgenden beabsichtigte Vergleichung der Entwicklungsstadien unseres Verkehrsweges vom technischen Gesichtspunkte aus soll als Grundlage dienen für eine Vergleichung der Transportverhältnisse, welche letztere den untrüglichen Masstab für die Vollkommenheit einer Verkehrsstrasse bilden.

Die Alpen werden gerne beschrieben als mächtiger Wall, der den Völkern beiderseits nur an wenigen Stellen unter sehr erschwerenden Verhältnissen erlaubt, mit einander in Beziehung zu treten. Die Beschwerlichkeit dieser Verkehrswege ermessen wir hauptsächlich an ihrem Längenprofil, und dieses namentlich sucht sich unsere Phantasie zu vergegenwärtigen, wenn wir an den Kraftaufwand denken, den der Verkehr über einen Gebirgspass erfordert. Wer aber nach diesem Phantasiebild jenes Längenprofil in natürlichen Verhältnissen aufzeichnen wollte, würde gewiss in weitaus den meisten Fällen eine arg übertriebene Darstellung liefern. So ist wol auch mancher unserer Leser überrascht durch die kaum merkbare Erhebung, welche in dem unverzerrten Längenprofil auf pag. 27 Nr. 5 den Gotthard darstellt. Das ist der ganze „mächtige Wall“, der die Völker auseinander hält und zu dessen Ueberwindung sie ihre besten geistigen und materiellen Kräfte aufbieten mussten! Ist es wol nicht richtiger, von der *Kleinheit des Menschen* zu reden statt von der Grösse der Hindernisse, die ihm den Weg sperren?

Betrachten wir nun an der Hand des andern Längenprofils, das die Höhen im Verhältniss zu den Längen in zehnfach übertriebener Grösse darstellt, sowie des Situationsplanes auf der nämlichen Tafel die verschiedenen Entwicklungsstadien unserer Verkehrsstrasse. Das vergleichende Längenprofil ist eine Projection aller Strassen auf dieselben Verticalebenen, welche durch die Stationen Erstfeld-Amsteg-Airolo-Faido-Biasca gelegt sind, und man darf in Folge dessen die Längen nicht als *Weglängen* auffassen. Dies gilt namentlich für die Strecke Hospiz-Airolo, wo die vielen Kehren der Uebersichtlichkeit wegen mehr schematisch durch eine Zickzacklinie angedeutet sind. Wir glauben indessen mit dieser Darstellungsweise das willkommenste Mittel für eine übersichtliche Vergleichung der Routen zu bieten.

### I. Periode vor 1280. Aeltester Fusspfad und Ortsverbindungswege.

Die ältesten Wege in Gebirgsthalern scheinen im allgemeinen mit Vorliebe ziemlich hoch an den Lehnen und nicht in der Thalsohle angelegt worden zu sein. Es hat dies einen Grund ohne Zweifel darin, dass die Thalsohle schwieriger cultivirbar war, weil ein unzählbarer, launenhafter Fluss fortwährend das Gebiet bedrohte. Auch hätte eine Weganlage zu oft mit dem Laufe des Flusses in Conflict kommen müssen und die ersten Ansiedler konnten sich nicht mit der schwierigen Erstellung und Unterhaltung zahlreicher Brücken befassen. Auf der Sonnseite des Livinethales finden wir ziemlich hoch an der Lehne eine ganze Kette kleinerer Ortschaften, die älteren Ursprungs sind als ihre Rivalen unten in der Thalsohle, welche sie nun längst überflügelt haben. Jene Dörfer sind alle durch einen Pfad miteinander verbunden, der sich von Airolo bis Faido durchschnittlich etwa 300 m über der Thalsohle hinzieht und ohne Zweifel noch dem ersten Verkehr über den Gotthard gedient hat. Ob er auch noch für den Transit von Kaufmanns-

waaren benutzt wurde, ist weniger gewiss, doch scheint es uns sehr wahrscheinlich.

Dieser Weg war zugleich eine Umgehung der unzugänglichen Schlucht unterhalb Dazio grande. Auch in späterer Zeit, als ein Weg durch das *Thal* hinunterführte, musste man hier durch den beträchtlichen Aufstieg auf den Monte Piottino vorbei zu kommen suchen.

Wir glauben dieser Periode auch noch den Weg zutheilen zu müssen, welcher von Rodi über Prato und Cornone führt und erst bei Faido wieder ins Thal hinunter steigt.

Alle diese Wege sind sehr beschwerlich und ein Transitverkehr von Bedeutung ist auf ihnen kaum denkbar.

Noch grössere Schwierigkeiten mochte aber eine Partie auf der Nordseite des Gotthard, nämlich die Strecke zwischen Göschenen und Hospenthal, geboten haben. Der Sage nach umging man hier die unpassirbare Schlucht bei der jetzigen Teufelsbrücke durch Uebersteigung des westlich von ihr gelegenen Bätzberges. Unmittelbar oberhalb der jetzigen Lawinengallerie beim Jostbach führte der Pfad durch den ehemaligen „Bruck-Wald“ hinan auf den Rücken des Bätzberges, von Cote 1320 auf 1850. Von der Höhe ging's schräg über den Südabhang des Bätzberges hinunter nach Hospenthal auf Cote 1480. Andermatt wurde nicht berührt. Der zwischen „Tendelen“ und Hospenthal noch vorhandene Weg soll ein Ueberrest dieses Pfades sein.

Der erwähnte „Bruckwald“ im oberen Theile der Schöllenen scheint noch bis gegen das Ende des 17. Jahrhunderts existirt und das Holz für die Brücken der Umgehung geliefert zu haben.

Der Bätzbergüberstieg wurde überflüssig gemacht durch die Erstellung von Brücken in der Schlucht zwischen dem Teufelsberg und dem Kilchberg, nahe am Eingange ins Urserenthal. Wie schon oben angedeutet, ist es wahrscheinlich, dass die erste Erbauung der Teufelsbrücke zwischen 1278—1293 fällt. Gleichzeitig mit ihr muss auch eine ehemals beim Urner-Loch aussen um den Felsen herum über der Reuss aufgehängte Brücke erstellt worden sein, da die eine ohne die andere keinen Zweck gehabt hätte. Die Letztere wird bis jetzt überall als die „stiebende Brücke“, welche in verschiedenen Urkunden figurirt, bezeichnet. Es scheint jedoch hier eine Verwechslung vorzuliegen mit der Teufelsbrücke, welche letztere noch jetzt auch „Stäubenbrugg“ heisst und diesen Namen weit eher verdient als eine Brücke beim Urner-Loch, wo kaum von einem „Stäuben“ der Reuss die Rede sein kann. Zudem wird die „stiebende Brücke“ erstmals als Grenze von Urseren genannt, und diese befindet sich jetzt noch eine kleine Strecke unterhalb der *Teufelsbrücke*.

Von dem Beginnen des Transitverkehrs über den Gotthard an rechnen wir die

### II. Periode, 1280—1500. Alter Saumpfad.

Der Weg aus dieser Zeit weicht von dem der nächstfolgenden Periode noch ab durch die sehr bemerkenswerthe Uebersteigung des Gurtner Berges und des Monte Piottino. Diese beiden Wegpartien sind noch vorhanden und erstere wird zum grössten Theil für den Localverkehr benutzt. Um derselben zu folgen, gehen wir von Amsteg aus eine Strecke weit dem rechten Ufer der Reuss entlang bis nahe an die Stelle, wo jetzt die imposante Brücke der Gotthardbahn in einer Höhe von 70 m über die Reuss hinwegführt. Da befand sich auch unten in der Schlucht der armselige hölzerne Steg des alten Saumpfades. Am linken Reussufer führte sodann der Weg in zahlreichen Zickzackwindungen hinauf nach Ober-Inschi, von da über das Inschialpbach- und Z'graggental nach dem Hohnegg und vorbei am „Hohneggstein“ bis auf die Höhe bei der jetzigen Kapelle Maria Hilf. Dieser Scheitelpunkt hat die Cote 1090. Von da gings abwärts durch Gurtellen nach dem Wiler (Cote 740), wo eine Brücke wiederum auf das rechte Reussufer hinüberführte.