

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 33 (1939)
Heft: 11

Artikel: St. Gotthard [Schluss]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-926418>

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: 06.02.2026

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

nun in Schanghai schon viel gesehen. Die Stadt zählt 4 Millionen Einwohner, 3 Millionen Chinesen und eine Million Fremde. Die Europäer wohnen in einem besonderen Stadtteil. Am Hafen hat es riesige Gebäude wie in Europa und Amerika. Es hat da auch Wolkenkratzer, einer mit 28 Stockwerken. Große Bankgebäude stehen im sogenannten Bund. Der Straßenverkehr ist riesenhaft. Ein ungeheures Menschengewühl ist in den Straßen, Trams, Omnibusse, Belos, Autos fahren durch die Straßen. Man kann billig autofahren. Für eine Fahrt mit einer Rikschas bezahlt man für einen Kilometer nur etwa 10 Rappen. Gestern bin ich zum erstenmal mit einer solchen gefahren. Der Kuli lief sehr schnell. Das war eine lustige Fahrt. Er fuhr sogar einem Belofahrer vor! Wenn man ein Taxi ruft, muß man zuerst einen Zettel ausfüllen und den Namen aufschreiben. Für 10 Minuten Fahrt muß man einen Schanghaidollar und 20 Cents bezahlen. Für ein englisches Pfund bekommt man in Schanghai 29 Schanghaidollars; in Hongkong bekommt man für ein Pfund nur 20 Hongkongdollars. Gearbeitet wird in den Werkstätten am Abend sehr lange. Ich sah abends 9 Uhr noch in einer Schneiderwerkstätte etwa 20 Arbeiter und Arbeiterinnen. Die Chinesen singen viel bei der Arbeit, um ihre Schwere zu vergessen. Besonders tun das die Gepäckträger. Die Chinesen sind mir viel sympathischer als die Indier. Man sieht hier viele Menschen mit intelligentem Gesichtsausdruck. In ihren langen Kleidern sehen die Chinesen recht vornehm aus. Sie tragen lange Röcke, gewöhnlich aus blauem, selten aus grauem Stoff. Die einfachen Frauen tragen Hosen, die modernen Frauen Röcke mit seitlichem Schlitze. In Schanghai sah ich mehr Männer mit Zöpfen als in Singapur. Doch haben die meisten Männer kurzgeschnittene Haare wie unsere Rekruten. Aufgefallen ist mir, daß man in Schanghai gar keine Männer mit Glazen sieht. Die Chinesen sind glatt rasiert. Die Japaner tragen meistens Schnurrbärte. Die Augen sind bei den Japanern stärker geschlitzt als bei den Chinesen.

Vom Krieg habe ich bisher noch nicht viel gemerkt. Bei der Einfahrt in den Hafen sah ich einige zerstörte Häuser. In der Chinesenstadt bin ich noch nicht gewesen. Der nördliche Teil derselben sei durch die Japaner ganz zerstört worden. Der Verkehr vom verbrannten Nordbahnhof nach Nanjing sei wieder aufge-

nommen worden. Nach dem Norden werden die Züge erst in einigen Monaten wieder fahren können. Weil Schanghai von den Japanern besetzt ist, sieht man hier natürlich japanische Soldaten. Sie tragen grüne Uniformen. Auf Schiffen und an Häusern sieht man die japanische Flagge: eine rote Sonne in weißem Felde. Auf der Gartenbrücke steht bei einem Drahtverhau ein japanischer Wachtposten. In der internationalen Niederlassung, im Stadtteil der Fremden, ist ein großer Platz, die sogenannte Lunge Schanghais. Alle Samstage findet hier ein Autorennen statt. Man sieht hier auch Fußball und Tennis spielen.

(Fortsetzung folgt.)

St. Gotthard. (Schluß.)

Um 1300 entstand ein Hospiz am Fuß des Berges, woher der Name Hospenthal (Hospital) kommt. 1374 wurde ein solches mit Kapelle auf der Uebergangshöhe erbaut. Der Weg wurde breiter gemacht, mit Granitrollsteinen gepflastert und nur als Saumpfad benützt. Diese alte Saumstraße fing bei Flüelen an und reichte bis Bellinzona, hatte 10 bis 15 Fuß (1 Fuß = 32 cm) Breite, lief hügelab, hügelab bis hinauf zur Uebergangshöhe und auf der anderen Seite ebenso wieder hinab.

Ein Stück dieser alten Saumstraße, die von einem Böcklein, das von der Straßenkunde gar keine Kenntnis hatte, wie oben erwähnt, gebaut wurde, besteht heute noch oberhalb Amsteg. Wenn man diese Strecke begeht und ein über das andere Mal auf den oft spiegelglatten Platten ausgleitet, so kann man es nicht begreifen, wie ehemals ganze Karawanen schwer gepackter Saumtiere (wie schwer war die Packung oder Ladung? 1 Pferd trug 3 Saum = 150 kg) diesen Weg, oft an schwindelnder Felswand, zurücklegen konnten. 50 kg = 1 Saum; ein Maultier (Kreuzung eines Pferdes und Esels) wurde mit 50 kg beladen und daher ein Saumtier genannt. Große Gefahr herrschte da oben, besonders im Winter und Frühjahr infolge Steinschlag und Lawinen. Nicht selten wurden Frachtfuhrleute samt Schlitten und Roß in die Tiefe gerissen und verschüttet. Es gibt sieben Monate Winter und fünf Monate Sommer dort oben, keine Uebergangszeit.

Bei gutem Wetter wurde die ganze Wegstrecke in sechs Tagen zurückgelegt. Damals war es dennoch der gebräuchlichste Paß von Deutschland nach Italien; etwa 16,000 Men-

schen und 9000 Pferde passierten ihn jährlich. Die gegenwärtige, sechs Meter breite Straße wurde 1830 hergestellt. Die ersten Postkutschenfahrten waren ganz unbehaglich; die Reisenden wurden hin und hergeschüttelt; einzelne verbanden ihre Augen, damit sie die schaurigen Abgründe nicht sehen konnten.

Die Felsenschlucht der Schöllenen, wild und großartig durch und durch, bekamen wir auch im Lichtbild zu sehen, mit dem ungebärdigsten aller Alpenströme, nämlich der schäumenden Reuß, über wild durcheinander gewürfeltes Felsgeröll herabsprudelnd. Ferner die berühmte Teufelsbrücke, unter deren Bogen das Wasser mit großer Macht in den grauenvollen Felsenschlund hinabjagt. Der Vortragende beschrieb das Brüllen der Reuß, den Sprühregen auf der Brücke und den starken Luftzug, der den Hut auf Nimmerwiedersehen wegwehen kann.

Ein Lichtbild stellte dar, wie ein Saumtroß mit schwerer Ladung auf dem schneebedeckten Saumpfad ausgerutscht lag, was uns erschauern ließ; ein anderes zeigte ein hölzernes Kreuz in einem Abgrund, wo etliche Säumer von einer Lawine verschüttet worden waren.

Die Säumer waren nicht die Schneider, welche am Kleid einen Saum machten, sondern Männer, die Saumrosse führten. Zum Teil waren sie leider eine grundrohe, gegen jedes bessere Gefühl abgestumpfte Menschenklasse. Der äußerst mühsame und gefährvolle Beruf, sowie der fortwährende Kampf mit den wilden Elementen bildete in ihnen starre Härte und Todesverachtung aus. Kein Wunder, daß eine solche Abstumpfung sich ihrer bemächtigen mußte. Den meisten erfroren Hände und Füße oder wurden verstümmelt, wenn nicht übermäßiger Genuß geistiger Getränke sie zeitig ins Grab legte oder der Lawinentod sie jählings ereilte.

Mehr als 50 Jahre lang fuhr man mehrere Stunden in aller Bequemlichkeit auf der prächtigen Poststraße über den hohen, aus Urgebirgen bestehenden Zentralstock, ohne die Gefahren der alten Zeit zu kennen. Jetzt geht es mit der großartigen, stark steigenden Eisenbahn durch den Bergriesen, durch lange Tunnel und hohe Brücken. Hinter Wassen sieht man auf drei übereinanderliegende Geleise der Gotthardbahn; von Göschenen geht die Bahn unmittelbar durch den fast 15,000 Meter langen Tunnel in 16 bis 20 Minuten nach Airolo (1144 Meter hoch), von dort rasch talabwärts durch das schöne Tal des Tessins nach Bellinzona

und Lugano. Überall wundervolle Ansicht der majestätischen Hochgebirgsgruppen, deren Gipfel in die Höhe zum majestätischen göttlichen Werkmeister hinweisen.

Für den genüßreichen Lichtbildervortrag, der zur Vertiefung unserer in der Taubstummenschule erworbenen Kenntnisse in der Heimatkunde viel beigetragen hat, danken wir Herrn Pfarrer Haldemann aufs beste. Im Anschluß an obige Beschreibung ersuche ich dringend meine Schicksalsgeschwister von Bern und Umgebung, auch das neue Postmuseum am Helvetiaplatz zu besuchen, zwecks Besichtigung der reichhaltigen Sammlung des Postwesens in alter und neuer Zeit. Da gibt's unter anderem eine alte Postkutsche, die zirka 1830 über den Gotthard fuhr. (In Lederriemen aufgehängt für den Transport von Passagieren!) Ferner gibt es unter den zahlreichen Bildern auch solche vom ältesten Hospiz auf dem Gotthard, von der Schöllenen im Schneesturm, der Gotthardstraße mit Säumerkolonne. Wollt ihr den Wissensdurst befriedigen, so steigt eine Treppe höher in das ebenso interessante wie lehrreiche Alpine Museum. Im Raum 8 der alten Kartographie findet ihr unter vielen Reliefs auch zwei solche von der Gotthardgruppe. Von der „Vogelschau“ verfolgt ihr aufmerksam den gezeichneten Paß. Wollt ihr weiter forschen? So bemüht ihr euch höher in den zweiten Stock (Wissensdrang führt uns geistig hinauf) und sucht im Raum 13 die Spuren des alten Gotthardweges in Bildern auf, z. B., das Pflaster des Weges, das noch gut erhalten ist, gewährte den Saumtieren, Lastträgern und Karren einst sicheren Halt bei starken Steigungen; alte und neue Teufelsbrücke; die Windungen der Gotthardstraße, von unten gesehen; Brückenanlage in einem engen Quertal; Schöllenen usw.

Der Besuch der mannigfaltigen Sammlungen im Post- und Alpinen Museum wird euch nicht gereuen. Man geht wieder über die Kirchenfeldbrücke, rechts um die Ecke. Sonntag nachmittag 2 bis 4 Uhr Eintritt frei. Das Untergeschoß enthält die Briefmarkensammlung, ist aber geschlossen wegen Umbau.

Zum Schluß sei noch hingewiesen auf den Aufsatz „Gotthardreise einst und jetzt“ in der Behörlosen-Zeitung Nr. 16, 1938; er verdient noch einmal gelesen zu werden, da er aus der Feder unserer Redaktorin, Frau Lauener, stammt, welche letztes Jahr zum erstenmal dort oben war.

C. J.