

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 57 (1963)
Heft: 8

Rubrik: Alarm im Urserental

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: 10.02.2026

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

Alarm im Urserental

Der obere Teil des Kantons Uri, zwischen Andermatt und Realp, heißt Urserental. Es gibt in diesem Tal wenig fruchtbaren Boden. Die Bergbauern können nicht viel verdienen, trotzdem sie hart arbeiten müssen. Vielleicht wäre das Urserental heute fast unbewohnt, wenn nicht der Verkehr über den Gotthardpaß vielen Leuten guten Verdienst bringen würde. Das war nicht immer so.

Wie es einst war

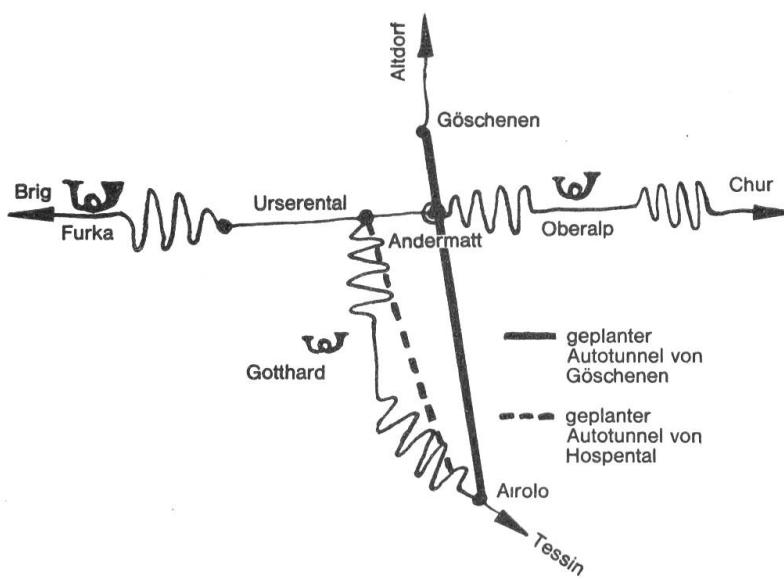
Vor ungefähr 1000 Jahren wurden für den Verkehr von Norden nach dem Süden andere Alpenübergänge benutzt. Es gab keinen Weg durch die Schöllenenschlucht zwischen Göschenen und Andermatt. Man gelangte nur auf mühsamen Umwegen in das hochgelegene Urserental. — Da kam ein mutiger Baumeister auf einen guten Gedanken. Er hängte mit seinen Gesellen in der Schlucht den steilen Felswänden entlang einen Steg auf. An der schmalsten

Stelle wurde eine steinerne Brücke gebaut. Sie war nur 1,5 m breit und ohne Geländer. Diese Brücke wurde Teufelsbrücke genannt. Die Leute glaubten nämlich, der Teufel habe dem Baumeister geholfen. Im Jahre 1707/08 sprengte ein Tessiner Baumeister das sogenannte Urnerloch in die Felsen. Das war ein 60 Meter langer Tun-

Zu Fuß und zu Pferd über den Gotthard

Nach dem Bau des Steges und der Teufelsbrücke begann bald ein großer Warenverkehr über den Gotthard. Die Waren wurden in Luzern auf Schiffe geladen und nach Flüelen geführt. Dort wurden sie den Pferden aufgeladen. Im Verzeichnis der Transporte von Norden nach Süden und umgekehrt finden wir folgende Waren: Seide, Leinwand, Wolle, Tücher, Wein, Leder, Salz, Korn, Hafer, Linsen, Öl, Butter, Hausgeschirre, Eisen, Kupfer, Blei usw. Die Urner trieben im Herbst ganze Kuhherden über den Gotthard auf den Viehmarkt in Mailand.

Im Jahre 1363 stellten der Landammann und die Talleute von Urseren eine besondere Verkehrsordnung und einige Jahre später sogar eine besondere Eilgutordnung auf! Es wurde alles genau geregelt. So gab es z. B. Bestimmungen über die Zahl und das Gewicht der Warenballen, den Lohn der Säumer (Männer, die den Transport besorgten), die Ersatzpflicht für verlorene oder beschädigte Waren, das «Vorfahren» usw. Es wurde auch genau geregelt, wo und wann die Säumer einander abzulösen hatten. Warenlager sowie Unterkunfts- und Verpflegungshäuser für Menschen und Tiere wurden errichtet, Lagergebühren und Tarife für Unterkunft und Verpflegung vorgeschrieben. Transportgenossenschaften sorgten dafür, daß alle diese Bestimmungen und Vorschriften befolgt wurden. Diese genaue Ordnung war nötig geworden. Denn schon damals, also vor 600 Jahren, war der Verkehr jährlich auf 16 000 Menschen und 9000 Pferde angestiegen. — Im 17. Jahrhundert verkehrte eine reitende Post jeden Mittwoch und Sam-



Stelle wurde eine steinerne Brücke gebaut. Sie war nur 1,5 m breit und ohne Geländer. Diese Brücke wurde Teufelsbrücke genannt. Die Leute glaubten nämlich, der Teufel habe dem Baumeister geholfen. Im Jahre 1707/08 sprengte ein Tessiner Baumeister das sogenannte Urnerloch in die Felsen. Das war ein 60 Meter langer Tun-

tag zwischen Zürich und Mailand. (Auf der Zwanziger-Briefmarke ist ein solcher Postreiter abgebildet.) Der Ritt dauerte 4 Tage. Am ersten Abend übernachtete der Postreiter in Andermatt. Auch Tausende von Pilgern zogen jedes Jahr zu Fuß über den Gotthard nach Rom. Durch Andermatt führte zudem der Verkehr vom Bündnerland über den Oberalp und die Furka ins Wallis und umgekehrt. Das brachte guten und sicheren Verdienst für das Urserental. Wirte, allerlei Handwerker, wie zum Beispiel Schmiede und Sattler, waren nie arbeitslos. Nur wenn starke Schneefälle Weg und Steg unpassierbar machten, gab es ruhige Zeiten.

Der letzte Postillon vom Gotthard

In den Jahren 1820 bis 1830 wurde die neue Gotthardstraße mit einem Kostenaufwand von mehr als 1 Million Franken erbaut. Jetzt nahm nicht nur der Waren-, sondern auch der Reisendenverkehr mächtig zu. Gelbe Postkutschen mit einem fünfköpfigen Pferdegespann fuhren über den Gotthardpaß. Hoch oben auf dem Kutscherbock saß der Postillon und bließ in sein Horn, wenn sich das Gefährt einer Poststation näherte oder wenn er andere Fuhrwerke auf die Postkutsche aufmerksam machen wollte.

Im Jahre 1876 betrug z. B. die Zahl der Postreisenden 69 547. (Im gleichen Jahre wurden über den Simplon 28 190, über den Splügen 30 205, über den St. Bernhardin 11 113 Reisende mit der Postkutsche befördert.) Dazu kamen noch Zehntausende von Paßwanderern, welche die hohen Fahrtkosten scheutzen oder nicht aufbringen konnten. — Doch im Jahre 1882 rollte die Gotthardpost zum letzten Male durch das Urserental in Richtung Altdorf.

Der 1. Juni 1882 ein Trauertag für das Urserental

Am 23. Mai 1882 wurde die nach zehnjähriger Bauzeit fertig erstellte Gotthardbahn feierlich eingeweiht, und am 1. Juni fuhr

der erste fahrplanmäßige Zug bei Göschenen in den Tunnel ein. Das war für die Schweiz ein freudiges Ereignis. Nur für die Bewohner des Urserentales war es kein Freuden-, sondern ein Trauertag. Für Andermatt war es so etwas wie eine Katastrophe. Es wurde unheimlich still im Orte, wo vorher so ein großer Betrieb gewesen war. Viele Leute zogen fort, weil ihnen die Gotthardbahn den Verdienst genommen hatte.

Die Andermatter wollten einen Ingenieur in die Schöllenen werfen

Doch in der neueren Zeit gab es wieder mehr Leben und Verdienst im einsam gewordenen Urserental und seinen Dörfern. Daran war das Verkehrsmittel Auto schuld. Eine Fahrt mit dem Auto über den Gotthardpaß wurde zu einem beliebten Reisevergnügen. — Auch die Schöllenenbahn und die wieder in Betrieb genommene Bahnlinie Disentis—Brig über Oberalp und Furka brachte vermehrten Reisendenverkehr und neue Verdienstmöglichkeiten.

Als man vor ungefähr 20 Jahren einen Staauseeplan für das Urserental veröffentlichte, schlugen die Talbewohner Alarm. Alarm bedeutet: Achtung, eine große Gefahr droht, wir müssen uns wehren. Nördlich von Andermatt sollte am Eingang in die Schöllenenenschlucht eine Staumauer errichtet und die Reuß gestaut werden. Die Dörfer, die Bahnlinie und die Straße sollten verlegt werden. Dem alten Andermatt drohte der Untergang. Die Talbewohner wollten von einem Staausee nichts wissen. Doch man fragte sie nicht lange, ob sie einverstanden seien, und begann mit der Vermessung. Aber die ausgesteckten Vermessungspfähle verschwanden immer wieder. Sie waren von Talbewohnern ausgerissen worden. Einem Ingenieur ging es ganz schlimm. Er wurde von den aufgeregteten, erzürnten Einheimischen tüchtig verprügelt. Sie wollten ihn sogar in die Schöllenenenschlucht hinunterwerfen. Es war sein Glück, daß es auch noch ruhigere Leute

gab, welche eine solche furchtbare Tat verhinderten. — Zur großen Freude des ganzen Volkes im Urserental wurde dann kein Stausee gebaut.

Eine neue Gefahr droht dem Urserental

Vor einigen Tagen erfuhren die Urserentaler, daß mit dem Bau eines Straßentunnels Ernst gemacht werden soll. Dieser Straßentunnel soll von Göschenen nach Airolo führen. Die motorisierte Welt ist begeistert von dem Plan. Denn der Bau eines solchen Tunnels ermöglicht während des ganzen Jahres sicheren Durchgangsverkehr nach dem Süden. Für das Urserental würde das aber ein Unglück bedeuten. Die Talbewohner befürchten wahrscheinlich mit Recht, daß dann die meisten Autos auch im Sommer durch den Tunnel fahren werden. Sie befürchten, daß es dann bei ihnen wieder an Verdienstmöglichkeiten

fehlen werde wie nach dem Bau der Gotthardbahn. Es würde nur noch der Verkehr über Oberalp und Furka bleiben. Dieser ist aber sehr gering.

Kann dem Urserental geholfen werden?

Die Urner haben beim Bundesrat gegen die Ausführung dieses Planes heftig protestiert (reklamiert). Sie schlagen eine andere Lösung vor. Der Straßentunnel soll erst bei Hospental beginnen und in Motta Bartola oberhalb Airolo endigen. Das Urserental würde dann nicht vom Verkehr abgeschnitten werden. Seine Bewohner müßten sich dann nicht wegen dem Verlust an Arbeit und Verdienst ängstigen. Sie müßten dann nicht an den Auszug aus ihrem Heimattal denken. Hoffentlich wird ihnen geholfen! Es gibt schon zu viele entvölkerte Alpentäler in der Schweiz.

To-

Auf Abzahlung kaufen – nicht mehr so leicht!

Auf den 1. Januar 1963 wurde das Bundesgesetz über den Abzahlungs- und Vorauszahlungsvertrag neu geregelt. Diese neue Regelung soll die Käufer schützen, die einen Abzahlungsvertrag unterschrieben haben. Oft wird ein Abzahlungsvertrag ohne genaue Überlegung gemacht. Nicht nur Hörende schließen Abzahlungsverträge ab. Leider tun es auch viele Gehörlose! Der Kauf auf Abzahlung ist immer ein Schaden. Warum? Das Abzahlungsgeschäft muß für die Ware mehr verlangen. Es schlägt einen Risiko-Zuschlag auf den festen Preis. Das Geschäft weiß, daß viele Abzahlungs-Käufer plötzlich nicht mehr genug Geld haben. Sie können oft nicht fertig bezahlen. Darum macht das Geschäft einen höheren Preis als andere Geschäfte, die nur gegen Barzahlung Ware abgeben. Leute, die auf Abzahlung kaufen, haben meistens wenig Geld. Sie haben keine Ersparnisse. Sie können nicht sparen und warten, bis sie genug Geld haben, um etwas zu kaufen. Wer auf Abzahlung kauft,

muß jeden Monat eine Rate (Teilbetrag) bezahlen. Oft ist die Rate sehr hoch. Vom Lohn geht ein großer Teil für die Ratenzahlung weg. Was entsteht daraus? Geldnot — Sorgen — Unzufriedenheit, oft auch Streit. Ist das nötig? Nein! Wer eine größere Anschaffung machen will (zum Beispiel Möbel, Staubsauger, Waschmaschine, Auto usw.), soll besser zuerst das nötige Geld zusammensparen. Dann erst kaufen. Dann kann er nämlich kaufen wo und wann er will. Dann ist auch die gekaufte Ware sein Eigentum. Und bei der Barzahlung bekommt er erst noch einen billigeren Preis als beim Abzahlungskauf. Oft können Leute, die einen Abzahlungsvertrag unterschrieben haben, nicht weiterbezahlt (z. B. wegen Krankheit). Was geschieht dann? Das Geschäft wird die Ware zurückholen. Solange etwas nicht fertigbezahlt ist, bleibt die Ware Eigentum des Geschäftes. Das Geld, das schon einbezahlt worden ist, wird nicht zurückgegeben. Es ist für den Käufer verloren.